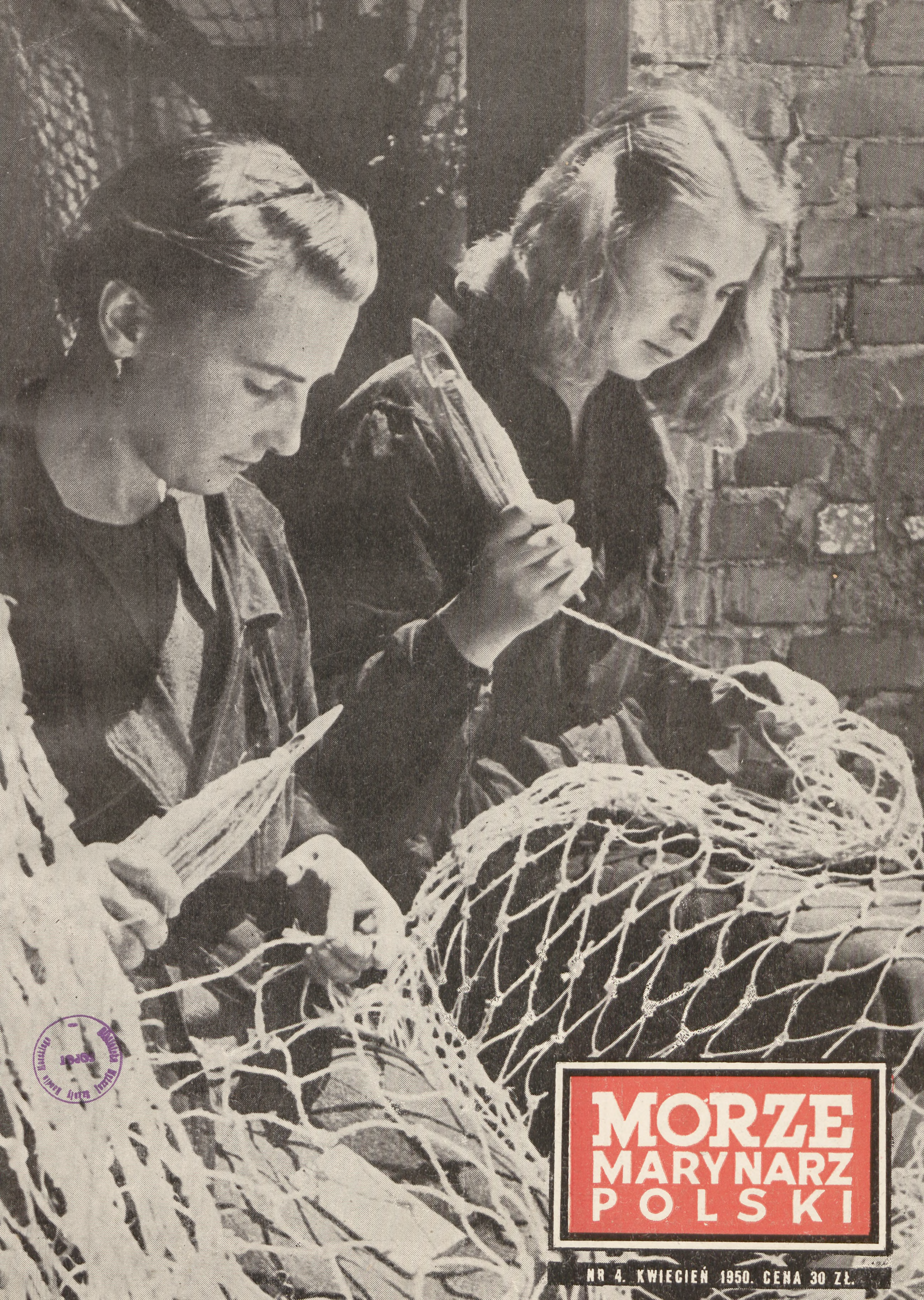


MORZE
MARYNARZ POLSKI

NR 4. KWIECIEŃ 1950. CENA 30 ZŁ.

„SIECIARKI"
Zdjęcie nagrodzone na ogólnopolskim konkursie fotograficznym pn. „W Służbie Pokoju"
FOT. K. KOMOROWSKI

T R E Ś Ć

LIST Z WYBRZEŻA 2
PRZYJAŹŃ 3
DWA PROJEKTY 4
Por. mar. Stanisław Woliński
REZERWA MARYNARSKA 6
Mgr Kazimierz Zagórny
FRANCISZEK STACHYRA 7
Józef Balcerak
ZAGINIONA ESKADRA 8
Sławomir Sierecki
„K-21" TORPEDUJE 10
Jerzy Pertek
IWAN KRUZENSZTERN (III) 12
Stanisław Biskupski
ŚLADAMI RYBNYCH ŁAWIC 13
Włodzimierz Skibis
CIENIE NA GWIAŹDZISTEJ BANDERZE 14
Maksymilian Sierpiński
OKRĘTY, KTÓRE ZRODZIŁA ŚMIAŁOŚĆ 16
Kpt. mar. F. J. Walicki
KARTKI Z PAMIĘTNIKA (II) 18
J. K. Josseliani
KĄCIK ŻEGLARSKI 20
Barbara Thoma
KOLOROWY JĘZYK MARYNARZY 21
FORMUŁKI MARYNARSKIE . 21
W. Styryjczyk
KRONIKA LIGI MORSKIEJ . 22
„TORPEDOWIEC „NIEUGIĘTY" 23
Edward Bartczak
SPORT 23
Z BOCIANIEGO GNIAZDA . . 24

WYDAJE
Liga Morska i Marynarka Wojenna
Redaguje Komitet Redakcyjny
Redaktor Naczelny
Franciszek Jan Walicki, kpt. mar.
Redakcja techniczna
Stanisław Biskupski, kpt. mar.
Adres Redakcji:
Warszawa, Widok 10, tel 705-29
Oddział na Wybrzeżu:
Gdynia, Św. Piotra 12, tel. 43-00
Wydawnictwo „Prasa Wojskowa"

List z Wybrzeża

Szanowny Redaktorze!

Już cały miesiąc nie pisałem do Was ani s ł o w a, co nie oznacza bynajmniej, że okres ten był bez w y r a z u. Śmiem twierdzić, że tego rodzaju okresy w zasadzie na Wybrzeżu nie bywają. Każdy dzień i każdy miesiąc przynosi coś nowego: nowe rekordy, nowe statki spuszczone na wodę, nowe osiągnięcia i nowych przodowników pracy.

Bo cóż się na tym naszym Wybrzeżu nie wyrabia — nie wyrabia się np. mniej niż 140% normy. Tak przynajmniej postanowiła załoga robotnicza technicznego oddziału GUM-u w Elblągu. W Elblągu?... Tak, celowo i z całkowitą premedytacją przytoczyłem powziętą tam uchwałę, pochodzącą z jednej z mniejszych instytucji nadmorskich. Tak już bowiem bywa, że wśród większych wydarzeń znajdujących szeroki oddźwięk w całym kraju, giną może nieraz echo osiągnięć małych komórek. A przecież o tych właśnie drobnych na pozór postanowieniach i osiągnięciach powinniśmy pamiętać, gdyż one to właśnie składają się na wielką całość. Tak więc na Helu, w Jastarni, Władysławowie, Elblągu i w Pasłęce pracownicy kapitanatów portów, straży portowej, taboru pływającego i innych działów pracy zobowiązali się wykonać plan roczny w ciągu 10 miesięcy,

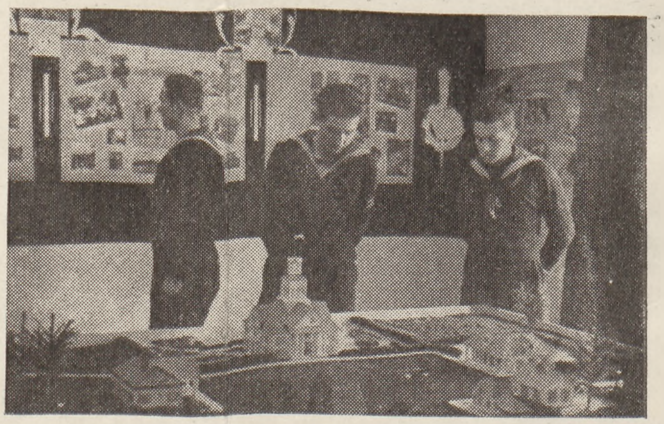
Próżne byłyby moje wysiłki, gdybym chciał wyliczyć wszystkie zobowiązania, jakie podjęły instytucje nadmorskie dla uczczenia zbliżającego się święta klasy robotniczej — 1 Maja.

Zapewne chcielibyście Redaktorze zapytać, co jest źródłem owych masowych postanowień. Na pytanie to nie trudno jest znaleźć odpowiedź. Bo przecież same te zobowiązania są niczym innym, jak właśnie odpowiedzią — odpowiedzią na apel załogi cementowni „Grodziec", która wezwała masy pracujące Polski do uczczenia czynu święta 1 - Maja przekroczeniem planów produkcyjnych.

W tej sytuacji trudno byłoby zaprzeczyć temu, że praca na Wybrzeżu jest ze wszechmiar o d p o w i e d z i a l n a. W znaczeniu kalamburowym i dosłownym. Proszę sobie wyobrazić jak odpowiedzialną pracę pełni na przykład załoga jednostki ratowniczej, której zadaniem jest czuwanie nad bezpieczeństwem życia ludzkiego. A właśnie niedawno w imieniu Ministerstwa Żeglugi Dyrektor Gdańskiego Urzędu Morskiego dekorował srebrnymi Krzyżami Zasługi załogę jednostki ratowniczej „Pilot 24": — Antoniego Kalwasińskiego, Stanisława Dowolnia i Janusza Patera za to, że w czasie sztormu uratowali życie i mienie 16 rybakom na Zalewie Wiślanym.

W Gdańsku spłynął na wodę nowy motorowy drobnicowiec „Warszawa" zbudowany całkowicie rękami polskich robotników i inżynierów.

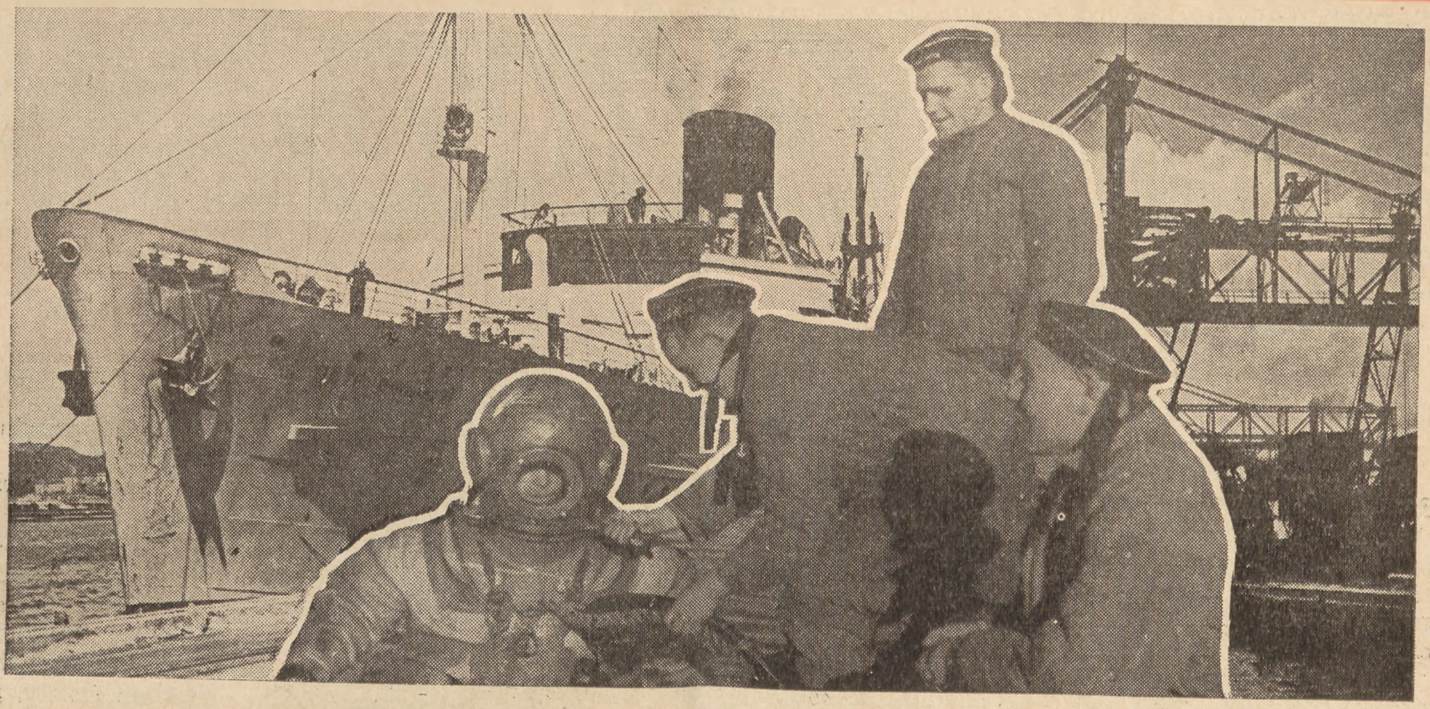
Zabłądzić można nie tylko na morzu, ale również i na lądzie. O ile mieszkańcom Wybrzeża trudno jest czasem poznać niektóre dzielnice rosnącego wciąż trójmiasta, to tym trudniej przychodzi to przybyszom z kraju lub z zagranicy. Aby jednym i drugim przyjść z pomocą Polskie Towarzystwo Krajoznawcze wespół z Kuratorium Okręgu Szkolnego przystąpiło do zorganizowania kursów przewodników po Gdańsku, Oliwie, portach Gdańsk-Gdynia i szlakach turystycznych W y b r z e ż a. Brak takich przewodników w latach ubiegłych dotkliwie dawał się we znaki wszelkim wycieczkom, zdanym na łaskę i niełaskę przygodnych przewodników, nie zawsze stojących na poziomie... morza. Jak więc widzicie Redaktorze, Wybrzeże przygotowuje się do zbliżającego się sezonu. Już z dniem 1 maja ruszy na morze pierwszy statek przybrzeżny a w ślad za nim również i inne statki rozpoczną swą turystyczną służbę, gwoli radości przyjezdnych, o czym donosi wzruszony Wasz



W Klubie Oficerskim w Gdyni zorganizowana została ciekawa wystawa poświęcona spółdzielczości produkcyjnej. Powszechne zainteresowanie zwiedzających wzbudza doskonale wykonana, kilkumetrowej wielkości makieta jednej ze spółdzielni produkcyjnych w Związku Radzieckim. Makieta ta została wykonana przez jednostkę wojskową z Ustki. Na zdjęciu powyżej fragment wystawy.

W historycznej sali Ratusza Staromiejskiego w Gdańsku odbyło się plenarne posiedzenie Wojewódzkiego Komitetu Kultury Fizycznej, poświęcone omówieniu aktualnych zagadnień (zdjęcie obok).

Fot. WAF (1), Komorowski (1), Kwiatkowski (1).



PRZYJAŹŃ

Wyszedłem przed kilkoma dniami na wędrówkę po porcie. Patrzyłem na codzienną pracę, prowadzoną wśród zgiełku okrętowych syren, klekotu dźwigowych wysięgnic, szumu lecącego do luków węgla, sapania przetaczających wagony lokomotyw i okrzyków pracujących na nabrzeżach brygad robotników portowych.

Wszędzie, gdzie okiem rzucić, tętniło życie wielkiego portu. Jakże radośnie błyszczały jasną plamą w słonecznym blasku zakotwiczone u nabrzeża kutry, pachnące świeżą rybą, jaśniały odbudowane nabrzeża i falochrony, radość budziły wchodzące i wychodzące statki a nawet stada krzykliwych mew, krążących nad basenami. Jakże inaczej wyglądało wszystko to pięć lat temu...

✲

Było to w czerwcu 1945 roku. Znalazłem się w Gdyni po raz pierwszy i zawierałem właśnie znajomość z portem, okaleczonym ręką hitlerowskiego barbarzyńcy, pełnym wraków żałośnie sterczących z wody. Były to konstrukcje dźwigów, maszty i kadłuby jednostek pływających lub też zatopiony sprzęt wojenny. Magazyny portowe były zburzone lub wypalone, drogę tarasowały stosy gruzu, żelastwa, śmieci. Ostrzegawcze tabliczki z napisem: „Uwaga, miny!" stanowiły jak gdyby przypomnienie, że przeszła tędy wichura wojny. Cisza i martwota panowały tu niepodzielnie. Tylko nad poszczerbionymi falochronami unosiły się krzykliwe mewy — jedyny ślad życia.

Stan ten nie trwał długo. Z każdym dniem poczynało kwitnąć coraz bujniej nowe życie.

O to nowe życie na Wybrzeżu walczyły właśnie bohaterskie oddziały radzieckie, dowodzone przez marszałka Konstantego Rokossowskiego i jednostki odrodzonego Wojska Polskiego, które wiosną 1945 roku wyzwoliły nasze Wybrzeże. Jakże często wtedy, w dniach ciężkich walk z hitlerowskim najeźdźcą, otrzymywaliśmy niezliczone dowody prawdziwie braterskiej i bezinteresownej pomocy. Kamieniem węgielnym stała się dla nas przecież umowa o przyjaźni, wzajemnej pomocy i powojennej współpracy, jaką zawarliśmy ze Związkiem Radzieckim pięć lat temu, w dniu 21 kwietnia 1945 r.

Latem 1945 roku tysiące ludzi przemierzały zamarłe tereny portowe i patrząc na zniszczenia, liczyły lata, potrzebne do odbudowy. Rachunek ten zawsze przekraczał cyfrę 10. I wtedy właśnie doświadczyliśmy szybkiej realizacji umowy. Przyszła nam z braterską pomocą bratnia dłoń radzieckiego robotnika i inżyniera. Pomoc jaką otrzymaliśmy od Związku Radzieckiego — wywarła decydujący wpływ na rozwój naszej gospodarki narodowej. Płynęły najróżnorodniejsze maszyny i surowce dla naszego przemysłu, zboże siewne, tysiące ton żywności i ta bezpośrednia pomoc ludzi radzieckich, która wróciła życie naszym portom.

W ślad za okrętami wojennymi ZSRR, gromiącymi wroga, szły jednostki pomocnicze. Radzieckie trałowce w ciągu kilku miesięcy oczyszczały z min dostępy do naszych portów, a nurkowie „Epronu" badali stan zniszczonych nabrzeży, podnosili wraki statków i dźwigów, przygotowując porty do pracy i ich uruchomienia. Na spokojnej tafli basenów coraz mniej było zielonych bojek z napisem „wrak", coraz pewniej pływały po nich motorówki i barki, przybywało dźwigów na nabrzeżach. Radziecka ekipa pomocnicza „ASO 88" za swą sumienną pracę zdobyła sobie szczególne uznanie i szacunek wśród naszych robotników portowych. Okupant nie dbał o stan portów. Zniszczenia były wielkie i wymagały szybkiego usunięcia. Ekipy radzieckie sprowadziły pogłębiarki i inny sprzęt, przy pomocy których doprowadzono do porządku portowe baseny. Równocześnie zaś, przy boku swych radzieckich kolegów, wspaniałych specjalistów i ofiarnych nauczycieli, rozpoczęły pracę pierwsze ekipy polskie.

Dzięki temu, już w sierpniu 1945 roku, pierwsze statki zagraniczne mogły wejść do Gdyni i Gdańska. W tym czasie Batalion Morski rozrastał się w odrodzoną Marynarkę Wojenną. I tu również natknęliśmy się na nieprzezwyciężone, zdawałoby się, trudności: brak było okrętów, sprzętu naukowego, wykładowców i instruktorów. Wtedy to, na podstawie dekretu Najwyższej Rady ZSRR, Flota Wojenna Związku Radzieckiego przekazała nam szereg wartościowych jednostek, które stały się zalążkiem odradzającej się, młodej polskiej floty wojennej, a radzieccy instruktorzy rozpoczęli kształcenie jej kadr.

Umowa o przyjaźni i pomocy pomogła nam w szybkiej odbudowie portów, które dziś pracują lepiej niż przed wojną, pomogła w rozbudowie naszego gospodarczego potencjału, wzmacniając naszą siłę polityczną i naszą niezależność. Cały ten pięcioletni okres od podpisania umowy — to okres wielkiego rozwoju Wybrzeża. Wiele statków, stanowiących dziś chlubę naszej floty, zostało przed pięcioma laty wydobytych i oddanych do użytku przez radzieckich specjalistów.

Ich pomoc nie ustała, trwa nadal i z każdym dniem przynosi coraz nowe owoce. Każdy, szczerze oddany swej ludowej ojczyźnie Polak widzi dziś na wszystkich odcinkach naszego odradzającego się, nowego życia, wymowne dowody pomocy Związku Radzieckiego i odczuwa głęboką wdzięczność dla kraju Zwycięskiego Socjalizmu za to wszystko, co otrzymaliśmy. (Wol.)

dwa PROJEKTY

POR. MAR. STANISŁAW WOLIŃSKI

Ciekaw Jesteś Czytelniku, i pragniesz zapewne jak najszybciej się dowiedzieć o jakie projekty tu chodzi. Zanim się jednak dowiesz, posłuchaj kilku słów wyjaśnienia. Otóż wszystko właściwie zaczęło się od tego, że jeden z podoficerów Marynarki Wojennej, starszy bosman Fudali, został skierowany na nowe stanowisko. Pracę rozpoczął od gruntownego zapoznania się z potrzebami podległych mu jednostek pływających, przy czym szczególnie zainteresowały go silniki.

Zaczął więc oglądać, sprawdzać, próbować, a że było to w czasie okresowego przeglądu, miał ułatwione zadanie. W wyniku tych obserwacji rodziły się prawdopodobnie zarysy pewnego projektu. Często bowiem po wyjściu na ląd, st. bosman Fudali brał ręce do tyłu i długo przechadzał się po nabrzeżu, głęboko się nad czymś zastanawiając.

Skupione czoło doświadczonego specjalisty silnikowego raz po raz przebiegały zmarszczki, a ręka niecierpliwie chwytała za papier i ołówek i pokrywała białe arkusiki jakimiś dziwnymi rysunkami i symbolami technicznymi.

Często z tej zadumy wyrywał go przytłumiony bas okrętowych silników. Wtedy przerywał spacer i patrzył, jak spokojną toń basenu naruszała sylwetka wchodzącego okrętu.

— Niezbyt już dobrze te silniki pracują. Mało ekonomiczne, trudne w obsłudze, kosztowne w remontach i takie jakieś niezręczne. Wszystko w nich odwrotnie niż u innych. Dobrze się dzieje, że już pójdą do wymiany — myślał, kierując się do przerwanej pracy.

Stary, doświadczony specjalista silnikowy przeprowadzał w tym czasie nadzór remontów swych jednostek i adaptację nowych silników. Powstała wówczas konieczność przerobienia dźwigni sprzęgłowych, aby je przystosować do pracy. Stoczniowcy zaprojektowali dwie osobne dźwignie dla biegu „wprzód" i „wstecz". Stwarzało to jednak niebezpieczeństwo uszkodzenia, a nawet zniszczenia precyzyjnego urządzenia w wypadku mylnego włączenia dźwigni.

Wtedy to wyszło na jaw, o czym przez tyle czasu myślał bosm. Fudali podczas swych samotnych wędrówek po nabrzeżach. W związku ze swą pracą zaprojektował zastosowanie jednej dźwigni, w inny sposób, niż to projektowała stocznia. Stanowczy, aż do uporu, w swych poczynaniach, ślęczał nieraz długie godziny nad swym projektem i był szczęśliwy, że mógł w końcu powiadomić dowódcę o pomyślnym rozwiązaniu postawionego sobie zadania.

— Projekt gotów! — zameldował któregoś dnia dowódcy. Był to bezwątpienia jeden z najszczęśliwszych dni w jego życiu.

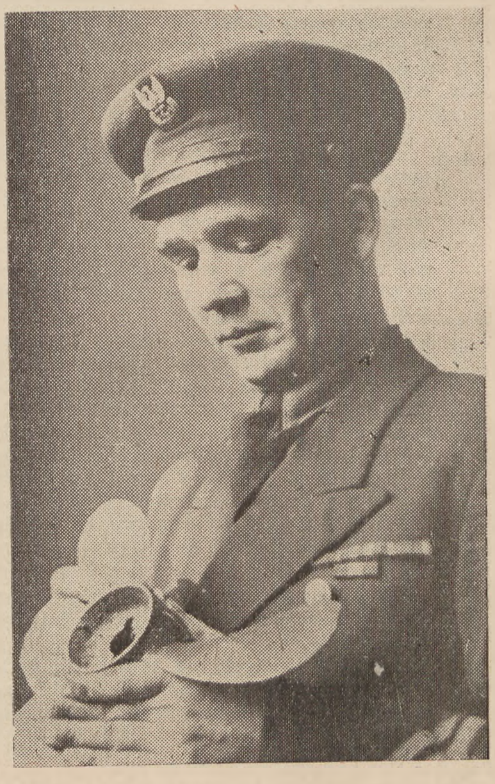
Trzeba przyznać, że początkowo z pewnym niedowierzaniem odnoszono się do pomysłów bosm. Fudaliego, w końcu jednak zdecydowano się na przeprowadzenie próby. Powiodła się. Sprzęgła działały bardzo sprawnie. Ale zjawiła się inna trudność.

— Były to śruby od poprzednich silników, pracowały, co prawda, ale silniki przepracowywały się tak bardzo, aż się kolektory rozpalały do czerwoności — wspomina niedawne próby bosman Fudali.

— Zacząłem więc szukać śrub o właściwym skręcie piór. Zakładaliśmy różne, ale wyniki zawsze były gorsze, silniki nadal się grzały, grożąc zniszczeniem kolektorów. Wreszcie rozwiązałem dwie kwestie na raz. Znalazłem właściwy skręt piór, znalazłem też inne tworzywa od stosowanych dotychczas do przebudowy kolektorów. Później już poszło...

Nie poszło jednak tak szybko i łatwo, jak łatwo o tym dziś mówić. Wiele się bosman Fudali namęczył, zanim osiągnął zadawalający wynik. Za to próba generalna nagrodziła wszystko.

Gdy zamontowano na stałe obie nowe śruby i zamieniono kolektory na nowe, śmigły okręcik wyszedł na morze. Ryczały basy silników, a okręt parł naprzód, tnąc dziobem zieloną toń zatoki. Olbrzymie wodne skiby mieszały się ze skłębioną śrubami pianą, układając się wielkimi płatami za rufą. Pod pokładem, przy silnikach, czuwali motorzyści, czuwał Fudali.



Oto autorzy dwu projektów, o których piszemy powyżej: z lewej chor. mar. Feliks Prządak, z prawej st. bosm. Stefan Fudali (fot. WAF — Uklejewski)

Kilka par oczu z uwagą śledziło czarne strzałki szybkościomierzy.

Zadzwonił maszynowy telegraf, polecając: „Całą naprzód".

Jeszcze głośniej ryknęły silniki, zawibrował silniej kadłub. Drgnęły strzałki szybkościomierzy i poczęły coraz szybciej zbliżać się do oznaczonej czerwoną kreską granicy szybkości maksymalnej. Motorzyści zastygli z rękoma na zaworach, a Fudali pomyślał: „Przekroczą czy nie przekroczą?"

Ale dwie, małe, ruchliwe strzałki przekroczyły czerwoną linię graniczną i poszły dalej, mijając jedną podziałkę skali za drugą. Fudali spostrzegłszy to, rzucił się do silników, badając pracę kolektorów, sprawdzając ich temperaturę. Lecz wszystko było w porządku, toteż mógł śmiało wyjść na pomost i zameldować komisji:

— Całość działa bez zarzutu. Stwierdziliśmy już mniejsze zużycie paliwa i smarów oraz poważne zwiększenie szybkości.

A oba silniki ryczały jak gdyby z zadowolenia, niosąc okręt w kierunku widniejącego w dali brzegu.

*

Okręt podwodny idzie w zanurzeniu. Miarowo, z cichym pomrukiem pracują elektryczne silniki. Od peryskopu co chwila padają nowe rozkazy, zmieniające kurs i głębokość zanurzenia. Przy aparatach torpedowych czuwa wraz z obsługą Feliks Prządak. Gdy pada rozkaz otwarcia wrót torpedowych, chorąży uśmiecha się wsłuchując się w odgłosy sprawnie działających mechanizmów.

Stary zeń fachowiec, doskonały torpedo-miner, który na niejednym okręcie pływał. Toteż w tej domenie rur, dźwigni, zaworów czuje się jak u siebie w domu. Gdy pada rozkaz odpalenia torped, chor. Prządak znów słucha, jak pracują powierzone jego opiece mechanizmy. Jest zadowolony, bo wszystkie działają bez zarzutu.

Chor. Prządak wsłuchuje się w bulgot wody i na chwilę zamyśla się. Martwi się czekającym go okresowym badaniem odwietrznika. Wie, że wszystko można dokładnie sprawdzić, tylko z tym odwietrznikiem jest trudniej.

Chor. Prządak od dawna myśli już nad sposobem sprawdzenia przyrządu, bez konieczności ładowania wyrzutni. Aparaty zna na pamięć, podobnie jak budowę odwietrznika. Pisze nawet książkę na ten temat.

W rezultacie dłuższej pracy powstał w końcu realny projekt. Dziś istnieje już przyrząd zbudowany według tego projektu, a metoda sprawdzania odwietrznika została poważnie uproszczona.

Ale to jeszcze nie wszystko. Chor. Prządak opracował poza tym inny aparat bardziej skomplikowany, służący do precyzyjnego doszlifowywania zaworów manewrowych przy aparatach torpedowych. Przeglądy ich utrudniała duża różnorodność rozmiarów. Odbijało się to nawet na zbudowanym przez chor. Prządaka przyrządzie, którym można było doszlifować tylko jeden rozmiar zaworów. Lecz nasz racjonalizator potrafił i tę wadę usunąć. Nowy przyrząd jest już w budowie...

Dziś chor. Prządak z uśmiechem słucha świstu powietrza w aparatach torpedowych i bulgotu wody w zbiorniku. Jest całkowicie pewien sprawności działania wszystkich urządzeń, może je w każdej chwili sprawdzić. Jest zadowolony...

* * *

Coraz częściej w prasie ukazują się wiadomości o wykorzystywaniu pomysłów racjonalizatorskich, które rodzą się wszędzie: w fabryce, w kopalni, na lokomotywie i na statku, w kabinie portowego dźwigu i na rybackim kutrze. Mała i niepozorna skrzynka, umieszczona gdzieś z boku, z niewielkim napisem „Skrzynka pomysłów" stała się skarbnicą wynalazczości robotniczej.

Tak, jak w Związku Radzieckim masowy ruch racjonalizatorski dopomógł i nadal pomaga w przedterminowej realizacji stalinowskich pięciolatek, w gigantycznym rozwoju przemysłu i techniki radzieckiej, tak i u nas ruch ten coraz bardziej, coraz wydatniej przyczynia się do przedterminowego wykonywania planów i zobowiązań produkcyjnych, przyśpieszając nasz marsz do socjalizmu.

Marynarka Wojenna, posiadająca różnorodność form organizacyjnych, bogato wyposażona w wysokowartościowy sprzęt techniczny, jest szczególnie wdzięcznym terenem pracy racjonalizatorów, tym bardziej, że posiada szerokie możliwości realizacji pomysłów we własnym zakresie.

By stać się racjonalizatorem nie trzeba posiadać wysokich kwalifikacji naukowych, nie trzeba też być wynalazcą. Konieczny natomiast jest zdrowy sąd, wyczerpująca gruntowna znajomość swego warsztatu pracy i odrobina pomysłowości, brak której można zastąpić wytrwałością i uporem w dążeniu do postawionego przed sobą celu. Należy natomiast unikać obierania tematów z dziedziny mało znanej, chociażby pociągała ona wyobraźnię.

Praca racjonalizatorska wyzwala w człowieku drzemiące instynkty twórcze. Racjonalizacja, to nic innego, jak właściwie zrozumiany i realizowany w praktyce socjalistyczny stosunek do pracy, którego źródłem i motorem jest nasz nowy ustrój państwowy i droga po jakiej kroczymy — droga do socjalizmu. Zgłaszane i realizowane przez oficerów, podoficerów i marynarzy projekty dają dziś państwu poważne oszczędności, stając się jednocześnie dowodem wielkiej i coraz bardziej wzrastającej troski ludzi o kosztowny, precyzyjny sprzęt oraz dając gwarancję jak najlepszego jego działania i wykorzystania w każdych warunkach.

POR. MAR. STANISŁAW WOLIŃSKI

SŁAWNA KARTA II ARMII W. P.

Rankiem dnia 16 kwietnia 1945 roku nad wartko płynącą Nysą zagrzmiały setki dział różnego kalibru, zasypując hitlerowskie linie obrony gradem pocisków. Ich potężny huk obwieszczał światu wkroczenie zwycięskich oddziałów Armii Radzieckiej na ziemię niemiecką. U boku niezwyciężonych żołnierzy radzieckich runęły do ataku tyraliery żołnierzy polskich, z białymi orzełkami na rogatywkach. To oddziały II Armii odrodzonego Wojska Polskiego zadawały wspólnie ze swymi radzieckimi towarzyszami broni ostatni, śmiertelny cios wrogowi. Żołnierze II Armii, pod dowództwem gen. Karola Świerczewskiego — bohatera walk o wolność ludu hiszpańskiego — forsowali Nysę w ciężkich, lecz zwycięskich bojach, zdając celująco bitewny egzamin. Toteż Druga Armia parła zwycięsko w głąb Niemiec, gromiąc oddziały hitlerowskie. Głównodowodzący Siłami Zbrojnymi Związku Radzieckiego, Generalissimus Józef Stalin w uznaniu zasług II Armii WP udzielił Jej pochwały w specjalnym rozkazie, wyrażając żołnierzom gen. Karola Świerczewskiego podziękowanie za przełamanie hitlerowskiej obrony i zdobycie wielu ważnych pozycji nieprzyjacielskich.

Marynarze floty handlowej po powrocie z długiego rejsu mają pełną możność korzystania z rozrywek kulturalnych. Oto na zdjęciu fragment marynarskiej świetlicy. (fot. WAF — Uklejewski).

WŚRÓD ZAŁÓG I STATKÓW PMH

REZERWA MARYNARSKA

MGR KAZIMIERZ ZAGÓRNY

W związku ze stałym rozwojem gospodarki morskiej Redakcja „Morza-Marynarza Polskiego" dąży systematycznie do poszerzania zakresu swojej tematyki i obejmowania nią coraz to nowych dziedzin morskiej problematyki. Chcąc bliżej zapoznać ogół naszych czytelników z życiem i pracą Polskiej Marynarki Handlowej, wprowadzamy z bieżącym numerem stały dział redakcyjny, w którym omawiać będziemy wszelkie aktualne zagadnienia dotyczące naszej marynarki handlowej.

W artykule zamieszczonym poniżej omawiamy niezwykle ważne zagadnienie w naszej flocie — zagadnienie organizacji zatrudnienia, które z dniem 15 marca br. oparte zostało na nowych, socjalistycznych zasadach.

Do normalnych obrazów życia portowego w krajach kapitalistycznych należały zawsze i należą dzisiaj długie szeregi marynarzy, wystających przed biurami angażowania załóg i wyczekujących nierzadko całymi miesiącami na szczęśliwy uśmiech losu w postaci powołania ich do pracy na statku. Urzędnicy biur marynarskich i kapitanowie statków są tu wszechwładnymi panami: im dłużej taki marynarz czeka na zamustrowanie, im bardziej się wyzbył zarobionych w poprzednim rejsie pieniędzy i im dotkliwiej męczy go widok głodującej rodziny — tym skłonniejszy jest do przyjęcia byle jakiej i byle jak płatnej pracy na statku. Marynarze w krajach kapitalistycznych nie są zatrudniani na stałe, a okresy ich bezrobocia są częste i długie.

Nic też dziwnego, że przy takim systemie angażowania załóg, gdzie marynarz zdany jest całkowicie na łaskę lub niełaskę kapitana lub właściciela statku — mali Jasiowie czy Józiowie, uciekający z domów rodzicielskich w poszukiwaniu przygód marynarskich mogą z łatwością trafić na statek, gdyż stanowią łatwą do zdobycia i darmową prawie siłę roboczą.

Obrazów takich nie zobaczymy u nas. Opierając się na przykładzie Związku Radzieckiego, który już dawno zniósł to poważne upośledzenie zawodu marynarskiego, Związek Zawodowy Transportowców — Oddział Marynarzy — już w pierwszym okresie powojennym wszczął energiczne starania o należyte rozwiązanie sprawy zatrudnienia w marynarce handlowej. Starania te dawały coraz to nowe osiągnięcia ustawodawcze, socjalne i organizacyjne, aż wreszcie doprowadziły do zasadniczej reformy, jaką jest ustalenie raz na zawsze zasady stałego zatrudnienia marynarzy.

Przedwojenna flota polska w swej strukturze organizacyjnej oparta była na zasadach, przyjętych w ustroju kapitalistycznym, a więc i system zatrudniania marynarzy podlegał działaniu tych samych praw i zwyczajów. Nie trzeba zatem dowodzić, że całkowite przestawienie i zreorganizowanie zagadnienia zatrudnienia w powojennej marynarce handlowej wymagało pokonania wielu poważnych trudności i nie mogło nastąpić od razu. Sprawa posiada przede wszystkim odpowiednią wymowę finansową, gdyż zerwanie z tradycyjnym systemem zatrudniania marynarzy musi obciążyć budżet Polskiej Marynarki Handlowej dodatkową kwotą kilkudziesięciu milionów złotych.

Fakt ten całkowicie wyjaśnia zagadnienie, dlaczego właściciele i akcjonariusze prywatnych jednostek marynarki handlowej i linii regularnych, tak kategorycznie przeciwstawiają się zreformowaniu wygodnej dla siebie polityki zatrudnienia.

Ale poza zagadnieniami natury finansowej sprawa ciągłości zatrudnienia marynarzy nastręcza także trudności natury ściśle organizacyjnej i społecznej: nie zawsze bowiem marynarz może pływać na statku nieprzerwanie, zwłaszcza gdy statek idzie do remontu, lub są innego typu przerwy w pływaniu. Co robić w takim wypadku?... A poza tym, czyż można tak ściśle dopasować ilość zatrudnionych marynarzy do ilości statków i potrzeb eksploatacyjnych żeglugi, żeby się obie te cyfry idealnie pokrywały? Na pewno nie: muszą istnieć luzy personalne i to dość poważne, musi być zawsze część ogółu marynarskiego w pogotowiu, musi istnieć tzw. rezerwa. Czy w takim razie byłoby rzeczą moralną i społecznie uzasadnioną, aby stale zatrudniany i opłacany pracownik floty pozostawał przez szereg dni, a czasami i szereg tygodni bez zatrudnienia?

Wszystkie te trudności zostały pokonane, a regulamin stałego zatrudnienia w Polskiej Marynarce Handlowej, będący w historii polskiego zawodu marynarskiego aktem prawnym pierwszorzędnej wagi, na wszystko daje życiową i racjonalną odpowiedź. Oto jego główne wytyczne:

Całość zagadnienia zatrudnienia marynarzy została przekazana pod względem kompetencyjnym Wydziałowi Rezerwy w Biurze Personalnym GAL-u. Wydział ten przyjmuje i zwalnia z rezerwy pracowników żeglugi, na podstawie opinii Komisji Kwalifikacyjnej, składającej się z czynników, nadzorujących pracę marynarza, oraz przedstawicieli Związku Zawodowego Marynarzy.

Najważniejszą jednak czynnością Wydziału Rezerwy jest organizowanie zastępczej pracy dla członków rezerwy, gdy oczekują oni na kolejny rejs.

Prace zastępcze mogą być różnego typu: w pierwszym więc rzędzie członkowie rezerwy będą kierowani do zastępstwa na statkach, stojących w porcie. Daje to możliwość uzyskania dalszego poważnego usprawnienia w życiu marynarskim, gdyż dzięki zastępczej służbie przybywający do portu członkowie załóg będą mogli więcej czasu wykorzystać na pobyt w domu i dla załatwienia własnych spraw.

Niezależnie od tego członkowie rezerwy marynarskiej mogą być kierowani do pracy w magazynach, warsztatach i biurach GAL-u, a nawet w portach i na stoczniach. Obowiązuje dla nich normalny, 46 godzinny tydzień pracy, przy czym otrzymują w czasie pozostawania w rezerwie pełne świadczenia chorobowe, wypadkowe, emerytalne, oraz zasiłki rodzinne i ubezpieczenie. Czas przebywania w rezerwie wlicza się do 12-miesięcznej służby, uprawniającej do urlopu. Każdy pracownik PMH pozostający w rezerwie otrzymuje pobory podstawowe według ostatnio zajmowanego stanowiska na statku. Nowy pracownik, przyjęty do rezerwy, otrzymuje najniższe pobory, przywiązane do jego kwalifikacji, stwierdzonych przez Komisję Kwalifikacyjną. Z dniem 15 marca Wydział Rezerwy przystąpił do przyjmowania pracowników PMH, czekających na zamustrowanie.

Tak więc, w ustroju organizacyjnym floty polskiej dokonany został nowy potężny przełom: marynarz polski osiągnął wielki sukces socjalny, uzyskując gwarancję ciągłości pracy, — takiej ciągłości, jaka od dawna przywiązana jest do wszystkich innych zawodów w Polsce. Zniknęło jeszcze jedno dziedzictwo Polski międzywojennej. Na drodze postępu socjalnego oraz w walce o sprawy bytu nielicznego, ale jakże ważnego dla gospodarki krajowej zawodu, posunęliśmy się znowu naprzód o krok, o krok naprawdę milowy.

MGR KAZIMIERZ ZAGÓRNY

FRANCISZEK STACHYRA

PIERWSZY MARYNARZ ODZNACZONY ORDEREM „SZTANDARU PRACY"

Przyznam się, że w chwili, kiedy znalazłem się na pokładzie stojącego w porcie gdyńskim „Generała Waltera" i spytałem wachtowego o możność porozmawiania z bosmanem Franciszkiem Stachyrą, poczułem się jak intruz.

Olbrzymi kadłub statku drżał od wstrząsów, spowodowanych ładowaniem przez dźwigi towarów. Ludzie na statku — robotnicy portowi, załoga, byli tak zajęci swoją pracą, że zdawało się, iż nikogo i nic poza nią nie widzą. — „Nie wiem, czy towarzysz Stachyra będzie mógł tu przyjść, — powiedział do mnie wachtowy marynarz. — „Ma różne komisje, przeglądy, inspektorów, no i normalnie przecież kieruje pracą na pokładzie. W tym sęk, że ruszamy wcześniej, niż jest w rozkładzie rejsów..."

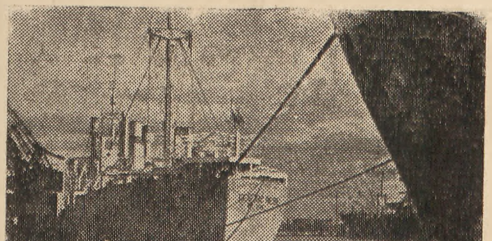
Nie czekałem, rzecz prosta, aż bosman przyjdzie do mnie. Zmieszałem się z grupką marynarzy i cywilów, opukujących poszczególne części na pokładzie (aha, „komisja" i „inspekcja"!) i w pewnej chwili ujrzałem szczupłego, drobnego marynarza z zakasanymi rękawami. Z prowadzonych żywo rozmów wywnioskowałem, że musi to być właśnie bosman Stachyra, a cywile — to komisja bezpieczeństwa i higieny pracy.

Wyczekałem na odpowiedni moment i poprosiłem bosmana o kilka minut rozmowy. Wyjaśniłem, że przyszedłem do niego, aby mi opowiedział trochę szczegółów ze swego życia, no — i przede wszystkim, jakie wrażenie wywarła na nim dekoracja orderem „Sztandaru Pracy", która miała miejsce w czasie uroczystego zebrania Gdańskiej Wojewódzkiej Rady Narodowej dnia 24 marca br.

Byłem na tym zebraniu (m. in. były również delegacje załóg stojących tego dnia w porcie polskich statków) i usłyszałem, co wzruszony do głębi bosman powiedział w momencie dekoracji: „Nasze osiągnięcia są wielkie. Podziwiają je wszyscy. Mamy je dzięki ideologicznemu uświadomieniu klasy robotniczej... Moim pragnieniem jest, aby dzień dzisiejszy, który jest dowodem uznania Polski Ludowej dla pracy marynarza, przyczynił się do jeszcze większego ruchu współzawodnictwa w PMH i aby już wkrótce w naszej flocie zaszczytnym mianem przodownika pracy nazywano setki i tysiące marynarzy".

Chciałem jednak porozmawiać z bosm. Stachyrą w jego warsztacie pracy. Słyszałem o nim tyle pochlebnych rzeczy od marynarzy, o jego bardzo aktywnej działalności politycznej i społecznej przed i w czasie wojny.

— Słuchajcie — powiedział do mnie — widzicie, co tu się dzieje, ile tu roboty, ile odpowiedzialności za każdą minutę pracy całej załogi! Mam tu komisję i badamy zagadnienia polepszenia warunków bezpieczeństwa i higieny pracy. Na to dziś bardzo zwracamy uwagę... Jak przyjąłem wiadomość o otrzymaniu orderu „Sztandar Pracy"? Przecież pisaliście o tym w „Morzu-Marynarzu Polskim", nie? Byliśmy wtedy na wodach indyjskich, gdy otrzymałem list od żony. No, cóż? Była radość, muszę się przyznać! Jeszcze coś o mnie?... (Przepraszam was na chwilę: towarzyszu Dębicki, zaraz wszystko wyjaśnię. Tu musimy jakoś inaczej... Zaraz...) Urodziłem się w 1904 roku w Kerczu na Krymie, jako syn robotnika. W Polskiej Marynarce Handlowej pracuję od 1928 roku, a więc bez przerwy od 22 lat... Przepraszam, ale dalej już naprawdę nie mogę, tyle spraw!...



U góry: bosman Franciszek Stachyra, odznaczony orderem Sztandaru Pracy I klasy (z lewej) na pokładzie m/s „Generał Walter", u dołu: „Generał Walter" w porcie gdyńskim. (fot. F. Staszewski i K. Komorowski).

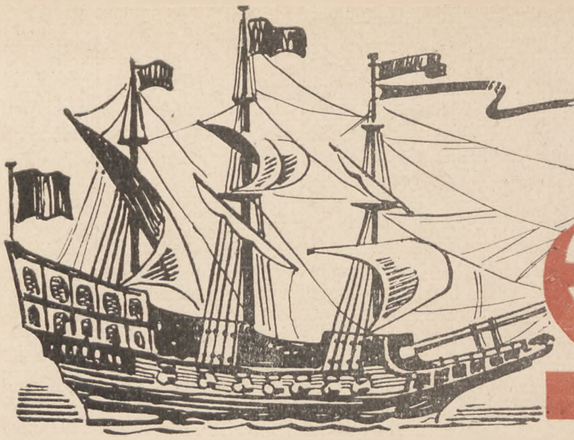
— Dalej o towarzyszu Stachyrze może ja opowiem — wtrącił stojący obok ob. Kochańczyk z Inspektoratu Okrętowego GAL'u.

— Proszę, proszę bardzo. Może po tym rejsie będę miał więcej czasu, to opowiem wam o naszej pracy, chyba już nie o sobie. Ten order, który otrzymałem od Prezydenta, traktuję jako symboliczne odznaczenie i wyróżnienie nas, marynarzy. Nie zawiedziemy pokładanych w nas nadziei. Cześć, czołem!

— Bosman Stachyra — wyjaśnił mi ob. Kochańczyk — zapisał się w czasie minionej wojny jako wypróbowany działacz. Zaraz po wojnie był on jednym z tych, którzy walczyli o rychły powrót floty polskiej do Kraju. Sam powrócił na s/s „Wilno" i od razu stanął do pracy w Zw. Marynarzy, jako kierownik wydziału kulturalno - oświatowego, a od 1948 poszedł znowu pływać. Stachyra to twardy człowiek. W 1941 roku tonął na s/s „Warszawa", storpedowanym koło Tobruku, a w 1943 r. na „Lwowie", który poszedł na dno w czasie najgorętszego nalotu, jaki spotkał nasze okręty. Było to pod Bari, w czasie walk na akwenie Morza Śródziemnego. Stachyra to tytan pracy — a o nim, jako o koledze i towarzyszu, to najlepiej dowiecie się od załogi — zakończył swoje uwagi ob. Kochańczyk.

Gdy wracałem, u trapu kłócił się z marynarzem wachtowym jakiś młodzieniec, który — jak wywnioskowałem — chciał prosić bosm. Stachyrę o... wywiad dla jakiegoś tygodnika dla młodzieży. Będąc pod wrażeniem własnego wywiadu zrobionego „na gorąco" — nie zazdrościłem mu.

JÓZEF BALCERAK



ZAGINIONA ESKADRA

SŁAWOMIR SIERECKI

Opowieść, którą drukujemy poniżej, mogłaby śmiało posłużyć za treść jakiegoś historycznego filmu. Losy trzech okrętów wymykających się dziesięciokrotnie silniejszym eskadrom, bitwy, sztormy i wreszcie szczęśliwe zakończenie „odysei“ — wszystko to wyglądać może na fantazję. A przecież jest to wierny obraz autentycznego wydarzenia z XVII wieku, wydarzenia — które włączamy do skarbnicy naszych tradycji morskich...

Przenieśmy się więc myślą w odległe czasy i zacznijmy naszą opowieść. „Zaginiona eskadra“ podnosi już kotwice, zwalnia cumy i opuszcza bezpieczne wody Wisłoujścia...

Od połowy marca 1627 roku flota polska znajdowała się w stałej gotowości bojowej. Flota była wówczas niewielka, stanowiła jednak poważny czynnik w dziele obrony ujścia Wisły. Po marcowej kampanii okręty chodziły już niejednokrotnie aż po Kurlandię.

W okresie tym toczyły się działania wojenne przeciw wojskom szwedzkim Gustawa Adolfa, które najeżdżały ustawicznie i pustoszyły polskie wybrzeże. Polska zerwała już wówczas z ochotniczą marynarką kaperską, zwaną „strażnikami morza“. Na straży praw Rzeczypospolitej stała teraz regularna flota w liczbie 10 jednostek dość różnorodnego typu i różnorodnego pochodzenia. Mimo, że nie zawsze starczało Komisarzom Królewskim na wypłacenie żołdu marynarzom i „żołnierzom wodnym“ — jak nazywano oddziały muszkieterów i artylerzystów należące do załogi, to jednak „wilki morskie“ z polskich okrętów niejednokrotnie dawały dowody swojej wysokiej wartości bojowej i żeglarskiej w obronie ujścia Wisły. Wartości tych dowiodła najlepiej sławna w naszym narodzie i przekazana do skarbnicy tradycji naszej marynarki — Bitwa pod Oliwą. Ale o boju tym opowiemy następnym razem. Tutaj zaś przypomnimy wypadki, które poprzedziły to zwycięstwo — przypomnimy dzieje „zaginionej eskadry“.

Taktyka boju morskiego była wówczas inna, niż za czasów partyzanckiej floty epoki Zygmunta Augusta. Okręty operowały zwartymi grupami i działania ich przebiegały planowo, według zasad ówczesnej sztuki wojenno-morskiej. W taki sposób osiągnięte zostało zwycięstwo nad Szwedami w ujściu Dźwiny, w porcie Salis i pod Helem. Wobec silniejszego znacznie nieprzyjaciela, dysponującego wieloma dziesiątkami potężnych okrętów wojennych, flota polska zastosowała teraz taktykę wypadów krążowniczych, które polegały na zjawianiu się polskich okrętów tam, gdzie się ich najmniej spodziewano, na atakowaniu handlowych linii komunikacyjnych nieprzyjaciela i sianiu zamętu i trwogi wśród szwedzkich kupców i żołnierzy. Garnizony szwedzkie, wysadzone na ląd pod Elblągiem i na Pomorzu Zachodnim — drżały z obawy przed odcięciem dowozu żywności...

Wypadem krążowniczym, tego właśnie typu, był ów rajd eskadry polskiej, o którym pomówimy za chwilę. Celem jego był daleki patrol wzdłuż wybrzeży Pomorza Zachodniego i okolic Bornholmu. 17 maja okręty podniosły kotwice, rozwinęły żagle i mając sprzyjający wiatr od lądu — wyszły na zatokę. Okrętów było trzy — „Król Dawid“, „Wodnik“ i „Arka Noego“. Pierwszy i drugi liczyły po 20 dział, trzeci zaś 19. Za rufą „Arki“ wlokła się jeszcze w szyku torowym uzbrojona w 6 dział ożaglowana szkuta. Razem więc siły polskie stanowiło 65 dział i około 360 ludzi, w czym 1/3 tzw. „piechoty morskiej“...

Wyszedłszy o świcie na daleki patrol, okręty minęły wkrótce kosę Helu, zwracając kurs na północno-zachód. Pogoda była wspaniała, a na okrętach panował wesoły nastrój. Marynarze opowiadali muszkieterom i artylerzystom morskie dowcipy, a ci — nie pozostając dłużni — odwzajemniali się opowieściami z lądu. Podróż zapowiadała się wprost sielankowo, kiedy nagle...

Polski okręt wojenny z XVII wieku.

POJEDYNEK POD HELEM

...Obserwator z marsa fokmasztu zameldował dowódcy „Wodnika“ iż zauważył kilka topżagli na horyzoncie. Na orlodze polskiej uderzono w bębny, dając sygnał eskadrze do pogotowia bojowego. Ale i na następującej za rufą „Wodnika“ galeonie „Arka Noego“ — kapitan Mora vel Murray, Szkot, który na skutek walk politycznych zmuszony był opuścić swą ojczyznę i zamieszkać w Polsce — dostrzegł już również szczytowe żagle nieznanych okrętów i zarządził alarm.

Kapitan Mora stał na deku rufowego kasztelu, badając horyzont holenderską „perspektywą“ — jak nazywano wówczas pierwsze lunety.

— Wasza Miłość, pewnikiem — Szwedy... — mruknął stojący obok pierwszy sztorman, Kaszub Jakub Bąk.

— Ciekawy jestem ile naliczycie okrętów przez perspektywę — powiedział kapitan, podając sztormanowi lunetę.

— Pierwsze dwa... niechybnie orlogi. Na proporcach krzyże złote, a na banderze trzy korony. Nie omyliłem się — Szwedy!... Za pierwszymi dwoma cały las masztów...

— Spróbujcie policzyć. Sprawdzimy wówczas kto się z nas pomylił.

— Dwanaście, Wasza Miłość —

— Tak i mnie się wydawało. Dwanaście! — To powiedziawszy, kapitan Mora zaklął coś szpetnie po szkocku. Chociaż bowiem sprawnie już mówił po polsku, zawsze jednak plątały mu się jeszcze słowa jego rodzimego języka. Oficer był to dzielny i wielce chwalono go we flocie. Wieczorami słyszano jak śpiewał w kabinie stare pieśni szkockie. Na okręcie wówczas zalegała wielka cisza — żeglarze szanowali bowiem tęsknotę kapitana do swej dalekiej ojczyzny, z której uchodzić musiał przed zemstą Brytyjczyków przeciw którym walczył w Szkocji. Teraz w sytuacji, w jakiej znalazła się eskadra oczekiwano od niego decyzji.

Decyzję jednak przyjęli jednocześnie wszyscy trzej dowódcy polskich okrętów — Wit z „Wodnika“, Mora z „Króla Dawida“ i dowódca „Arki Noego“, stary rybak i znakomity żeglarz — zwany Magnusem. Mając rozpięte wszystkie żagle i otwarte strzelnice głównych pokładów, eskadra popłynęła wprost na Szwedów.

— Nie wychodzić z szyku torowego! — podawano sobie z pokładu na pokład.

Śmiały plan przewidywał przerwanie się przez eskadrę szwedzką. Nikt wówczas nie zdawał sobie sprawy, że napotkana eskadra szwedzka była tylko znikomą częścią wielkiej „armady“ Gustawa Adolfa, która zbliżała się tego dnia ku polskim wybrzeżom. Szwedzi byli najwyraźniej zaskoczeni atakiem polskim. Część ich okrętów zrefowała żagle i odeszła lewym halsem na otwarte morze, dwa skierowały się w pobliże polskich wybrzeży Helu, a cztery, płynące w szyku przypominającym półksiężyc zbliżały się wprost na Polaków.

Na odległości strzału armatniego czwórka orlog szwedzkich rozstąpiła się nagle i kiedy klin polskich okrętów wdarł się w tę wyrwę, oddając kolejno salwy całymi burtami, pociski ledwie donosiły do okrętów nieprzyjaciela.

Huk salw armatnich rozszedł się jednak szerokim echem po morzu, a zasłuchani w ten odgłos strażnicy w Wisłoujściu, którzy oglądać potem mogli dziesiątki okrętów szwedzkich kluczących po Zatoce rozpuścili po Gdańsku wiadomość, że eskadra polska została zniszczona.

Nie uwierzyły tym plotkom tylko załogi floty polskiej, stacjonującej na Wiśle około portu przy Latarni. Ale kiedy po trzech dniach nie nadeszła wieść od eskadry — również i oni uwierzyli. W tym czasie na Zatoce demonstrowały paszcze swoich dział silne eskadry Gustawa Adolfa, a dziesiątki okrętów szwedzkich bazowało w pobliskiej Piławie.

Jakie były jednak dalsze losy „zaginionej eskadry“?

BÓJ POD ŁEBĄ

Uszedłszy na morze, noc spędziła eskadra spokojnie, na gładkiej fali. O świcie zbliżono się ku wybrzeżom Pomorza Zachodniego, na wysokość Łeby. I znów jak poprzedniego dnia zameldowano z marsa o żaglach nieprzyjacielskiej floty na horyzoncie. Nie opodal Białej Góry nastąpiło starcie polskich okrętów ze szwedzkimi. Bój nawiązano z trzema orlogami Gustawa Adolfa, ale jednocześnie na horyzoncie naliczono 24 okręty wroga. Jedynym wyjściem z sytuacji było rozgromienie eskadry szwedzkiej pod Białą Górą i usunięcie się z placu boju przed nadejściem sił głównych. Wróg był w dziesięciokrotnej przewadze!...

Pierwszy natarł na nieprzyjaciela „Wodnik“. Gęsto strzelając wpadł między trzy orlogi i zwaliwszy jednej fokmaszt, a dwom innym pogruchotawszy salwami burty rozbił ich szyk bojowy. Dwa okręty szwedzkie nawiązały wówczas krótki bój z „Arką Noego“, a kapitan Mora natarł na okręt dowódcy eskadry szwedzkiej, podchodząc do niego na odległość strzału z muszkietu.

— Muszkieterowie z prawej burty! Ogniem rotowym — pal! — zapiał porucznik morskiej piechoty.

— Artyleria sztymborkowa gotowa?...

— Gotowa!...

— Cel w ożaglowanie... Pal!...

Chwila ciszy i straszliwy grzmot targnął pokładem galeony. Dym zasnuł widok, a kiedy się rozwiał ukazał się szwedzki okręt mocno potrzaskany, ze zrąbanym grot-masztem i rozbitymi kasztelami.

„Arka Noego“ toczyła wówczas zacięty bój z dwoma orlogami. Na pokładzie polskiego okrętu leżało już około 15 rannych i zabitych, a sam kapitan Magnus — czarny od dymu, ze szpadą w jednej ręce a pistoletem w drugiej — kierował bojem.

— Gotuj działa!...

— Cel w waterlinię!...

Nim polska bateria zdołała oddać nową salwę, zagrzmiała salwa nieprzyjacielskiej orlogi. Zawtórował jej huk pękających pocisków a potem grzmot w galeriach bateryjnych. To rozerwało się jedno z dział.

Kiedy polegli obydwaj sternicy, kapitan Magnus odrzuciwszy szpadę i zatknąwszy za pas pistolet ujął za rumpel steru i wprowadził „Arkę Noego“ między burty obydwu szwedzkich okrętów, uniemożliwiając im oddanie nowych salw, gdyż wówczas raziłyby się one nawzajem. Korzystając z tego momentu — Polacy oddali jednocześnie dwie druzgocące salwy — z lewej i prawej burty.

Szwedzi, wlokąc za sobą smugi dymu licznych pożarów, zeszli z pola walki. Na pomoc śpieszyły im już inne okręty, ale eskadra polska brasowała już reje i pod pomyślnym wiatrem kierowała się już na zachód.

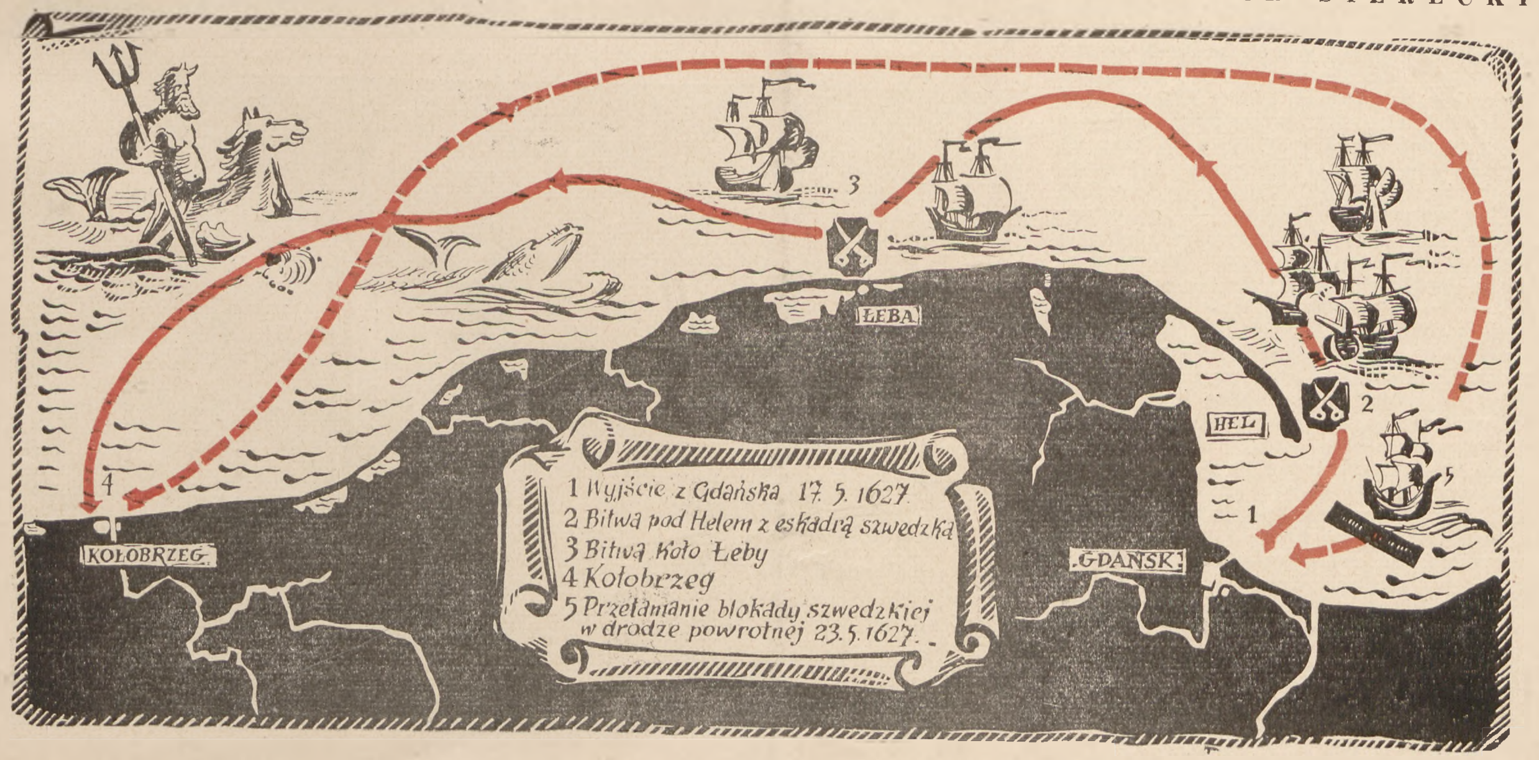
O zmierzchu „zaginiona eskadra“ zawinęła na redę Kołobrzegu.

POWRÓT

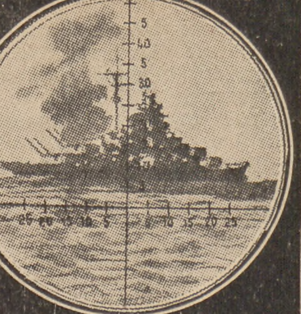
Długo w noc ciągnęły się obrady na „Królu Dawidzie“. Powrót był bowiem odcięty przez kilkadziesiąt okrętów szwedzkich. Ostateczna decyzja przyjęta tej nocy, brzmiała odważnie: po niezbędnym naprawieniu uszkodzeń wyjść na morze, przełamać blokadę ujścia Wisły i zawinąć do Gdańska!...

23 maja 1627 roku, przy silnej mgle i dużej fali, „zaginiona eskadra“ znalazła się znów pod Helem i korzystając ze sztormowej pogody, po wymianie strzałów z okrętami eskadry szwedzkiego admirała Gyllenhjelma — przerwała blokadę i wpłynęła w ujście Wisły. Owacjom na cześć załóg śmiałej eskadry nie było końca. Gdańsk żył przez dłuższy czas wrażeniami tej historii, dopóki nowe czyny w boju pod Oliwą nie przyćmiły sławy poprzednich.

SŁAWOMIR SIERECKI



K-21 torpeduje



JERZY PERTEK

Na Morzu Barentsa szalał sztorm. Jeszcze do niedawna panowała piękna, słoneczna pogoda i wiał lekki wiatr, kiedy niemal w oka mgnieniu nastąpiła zmiana. W powietrzu nastała cisza, całkowicie bezwietrzna i... złowróżebna. Nie wiadomo skąd wyrosły nagle na niebie sine, skłębione chmury śniegowe, zadął wiatr, który szybko rosnąc w siłę, rychło przemienił się w porywistą wichurę. Kiedy jej nasilenie nieco zelżało, począł dużymi płatami walić śnieg, częsty gość na Dalekiej Północy nawet w okresie letnim. Bowiem kalendarz wskazywał 4 lipca 1942 roku.

Wichura wzmogła się ponownie. Morze rozhuśtało się na dobre. Fale zwiększały swą długość i nabierając znacznej wysokości przewalały się z hukiem, któremu towarzyszyło wycie wichru. Huk morza powoli przemieniał się w grzmot. Mimo że do wieczora było jeszcze daleko, ściemniło się zupełnie.

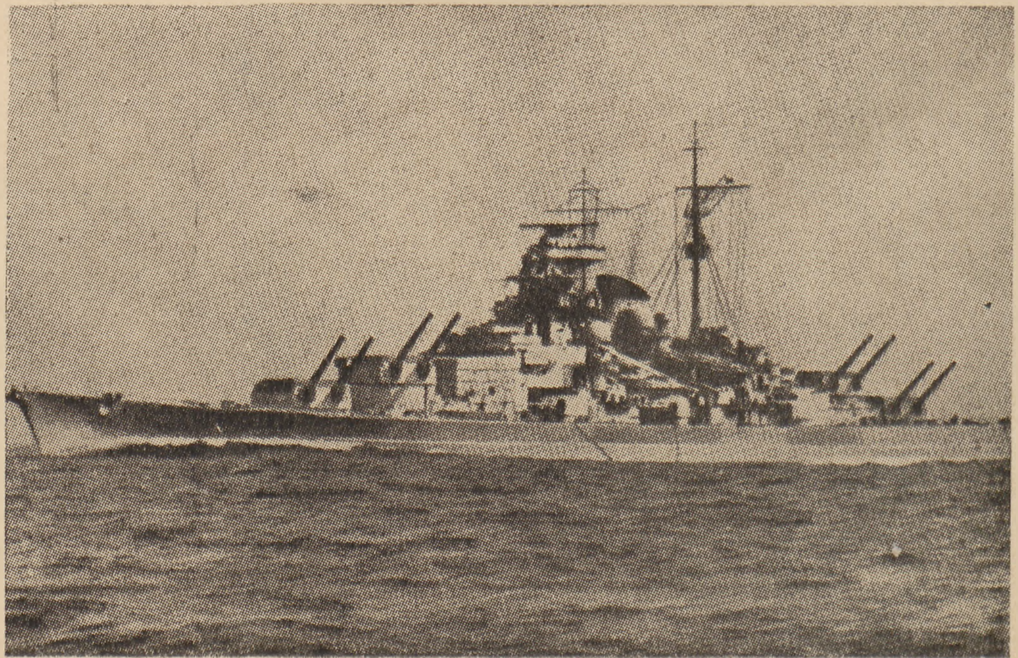
Gdyby ktoś owego pamiętnego popołudnia mógł wzrokiem nie tylko przebić ciemności, ale również objąć cały obszar Morza Barentsa od Murmańska po Szpicberg i od Nowej Ziemi do Wyspy Niedźwiedziej, zobaczyłby rzeczy niezmiernie ciekawe. A więc daleko na północy, pomiędzy Wyspą Niedźwiedzią a Szpicbergiem ujrzałby duży konwój standardowych pudeł „Liberty", które wolno człapiąc, raz po raz, miarowo — jak marionetki pociągane sznurkiem — zmieniały kurs. Lekkie eskortowce podganiały całą tę trzodę transportowców, a kilka krążowników spełniało przy niej rolę statecznych pasterzy. Na południu — jeżeli można tak nazwać wody podbiegunowe na wysokości Nordkapu — silny zespół floty w składzie kilku jednokominowych okrętów pancernych i kilkunastu dużych niszczycieli, szparko płynął na północny-wschód. Na zachodzie, już poza „granicami" Morza Barentsa, niedaleko Wyspy Jan Mayen, inny silny zespół floty: potężne twierdze najeżone paszczami dział, płaski lotniskowiec, na którym przycupnęło kilka stalowych ptaszków, i smigłe wrzeciona niszczycieli, kreślących wokół „grubych sztuk" wymyślne esy-floresy. Na południowschodzie, w gardzieli Morza Białego grupa lekkich okrętów: torpedowce, trałowce i okręty patrolowe, wracające do bazy po wypełnieniu zadania eskortowego. Ponadto okręty podwodne, rozsiane tu i ówdzie — jak rodzynki w cieście — po całym Morzu Barentsa, i wyzierające ciekawie oczyma swych peryskopów. Wreszcie obrazu dopełniały sznury bombowców, raźnie — bo bez balastu bomb — wracających z ataku na konwój. Aż dziw mógł ogarnąć na widok licznych aktorów, znajdujących się na tej burzliwej scenie najdalej na północ wysuniętego teatru działań wojennych. Równocześnie jednak widza przejąć mógłby dreszcz niepokoju, bowiem wystarczał jeden rzut oka, by zorientować się, że konwój płynie ku zagładzie, że potężny zespół zdążający od Nordkapu przetnie mu drogę i zmiecie z powierzchni morza, zanim przybędzie odsiecz w postaci drugiego, silniejszego wprawdzie, ale beznadziejnie oddalonego zespołu spod Wyspy Jan Mayen.

W tej sytuacji niemiecki zespół — ten kierujący się od Nordkapu na północny-wschód — zwiększył szybkość, idąc pewnie po łatwy łup. A Anglosasi wycofali przezornie eskortę konwoju, wydając mu rozkaz rozproszenia się, by nie padł całkowicie ofiarą pierwszego impetu sił pancernych nieprzyjaciela. Żadna jednak z tych decyzji — jak się później miało okazać — nie była trafna i żadna akcja nie została uwieńczona powodzeniem. Bowiem rachunek zrobiony został bez gospodarza wód, na których się wydarzenia rozgrywały...

W BAZIE FLOTY PÓŁNOCNEJ

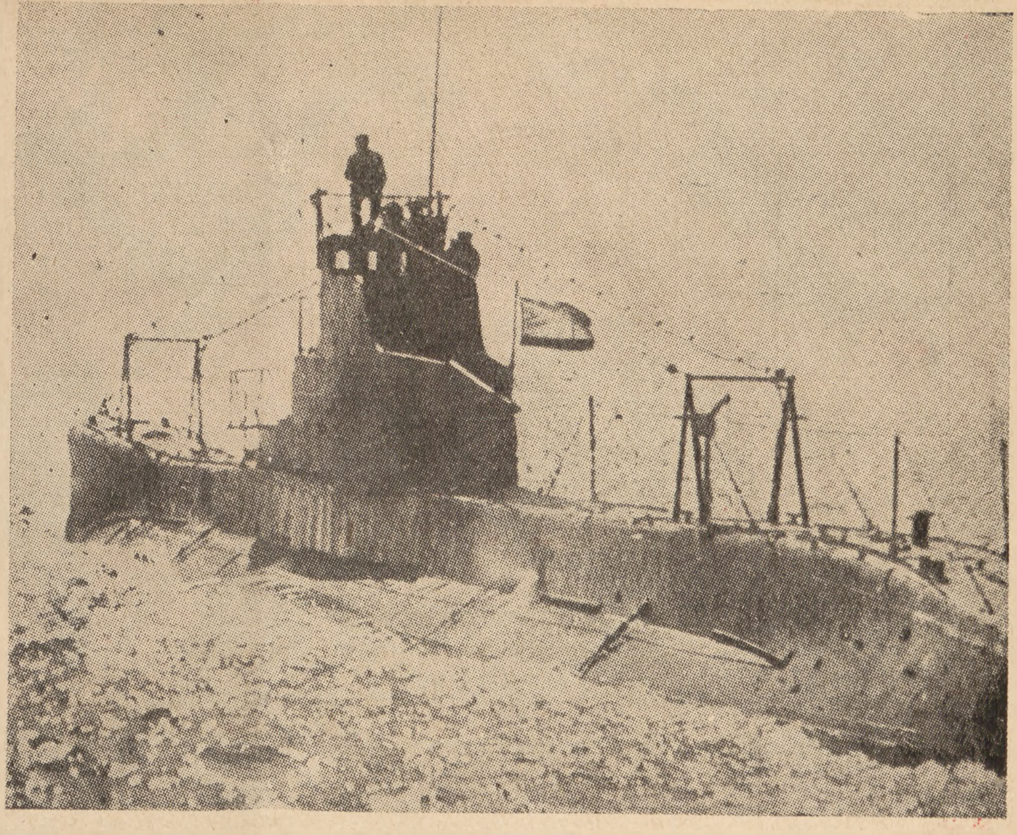
Tymczasem w bazie radzieckiej Floty Północnej doskonale zdawano sobie sprawę z wszystkiego, co w tej chwili działo się na morzu. Sztab radziecki dość wcześnie był zorientowany co do zamiarów niemieckich oraz poinformowany o wyjściu zespołu z Altenfiordu i jego kursie. Było jasne, że Niemcy zamierzają zaatakować i zniszczyć konwój, co pozwalało z góry wytyczyć przypuszczalną trasę, jaką niemiecki zespół popłynie. Przedsięwzięto więc konieczne do uratowania konwoju posunięcia. Przede wszystkim wyznaczono grupie lekkich jednostek eskortowych — tej, którą widzieliśmy w gardzieli Morza Białego — nowe miejsce spotkania z konwojem, dużo bardziej na północny-wschód niż normalnie to praktykowano, prawie na granicy pływającego lodu. Trudność natychmiastowego odkomenderowania tej grupy — co było nieodzowne z uwagi na dłuższą, niż zazwyczaj, trasę do miejsca połączenia się z konwojem — przezwyciężono w klasyczny sposób. Jak już wspominaliśmy, okręty tej grupy wracały do bazy po wykonaniu innego zadania eskortowego i większość z nich nie posiadała dostatecznego zapasu paliwa do wykonania dalekiego rejsu. Dotyczyło to zwłaszcza torpedowców, które — stale krążąc w trakcie eskortowania konwoju — przebyły znacznie więcej mil morskich, niż torujące konwojowi drogę trałowce. Odsyłać torpedowce do najbliższej bazy po uzupełnienie paliwa znaczyło tyle samo co tracić czas, a straty tej nie dałoby się później wyrównać. W tej sytuacji — mimo burzliwego morza — torpedowce pobrały ropę naftową na morzu, ze specjalnie w tym celu skierowanego tankowca. Wydany rozkaz brzmiał: zakończyć pobieranie paliwa o północy — i rozkaz ten został wykonany. O północy eskortowce ruszyły w daleki rejs, podczas gdy wyssany do dna swych rezerwuarów tankowiec zawrócił do bazy.

Inne zadanie wyznaczono okrętom podwodnym. Na trasę, jaką winien przebyć zespół niemiecki w drodze na spotkanie konwoju, skierowano patrolujące w pobliskich sektorach okręty podwodne. Nie było ich dużo: w danej chwili na patrolu, w miejscu odpowiednim do przecięcia kursu niemieckich korsarzy, znajdowały się zaledwie dwa oceaniczne okręty podwodne, ale znając walory ich dowódców i załóg można było wierzyć, że zrobią wszystko, byle dopiąć celu. Celem ostatecznym było ocalenie konwoju, bezpośrednim — zaatakowanie okrętów pancernych przeciwnika torpedami i unieszkodliwienie ich. Nie potrzeba wcale dodawać, że było to zadanie równie trudne, jak i niebezpieczne, bowiem nie bez powodu w skład zespołu niemieckiego wchodziło kilkanaście niszczycieli, zażartych wrogów okrętu podwodnego.



Największy pancernik niemiecki „Tirpitz" storpedowany przez radziecki okręt podwodny kpt. II rangi Mikołaja Łunina.

A oto jeden z tych radzieckich okrętów podwodnych, które w czasie ubiegłej wojny odniosły wspaniałe zwycięstwa nad faszystowską flotą.



„K-21" TROPI NIEPRZYJACIELA

Jednym z dwu wspomnianych radzieckich okrętów podwodnych był „K-21", dowodzony przez kapitana drugiej rangi Mikołaja Łunina. Łunin był już wtedy jednym z najlepszych podwodników Floty Północnej oraz jednym z najbardziej przedsiębiorczych, pomysłowych i śmiałych dowódców. Na jego koncie figurowało ponad 10 zatopionych jednostek nieprzyjacielskich, zarówno handlowych jak i wojennych. Powszechnie znane nie tylko we Flocie Północnej, ale i w całym Związku Radzieckim — oczywiście na tyle, ile dozwalała w toku wojny ochrona tajemnicy wojskowej — były jego śmiałe czyny, takie jak bój artyleryjski z nieprzyjacielskimi jednostkami nawodnymi i śmiały zagon do fiordu na zapleczu przeciwnika, fiordu pełnego statków i okrętów, naszpikowanego bateriami nadbrzeżnymi.

Kiedy nadszedł rozkaz, skierowujący okręt podwodny na poszukiwanie nieprzyjaciela, pogoda właśnie zaczynała się pogarszać, więc dowódca dał rozkaz wynurzenia się i naładowania baterii elektrycznych. Rozwijając całą szybkość nawodną, „K-21" ruszył w kierunku wyznaczonego mu sektoru. Łunin zupełnie słusznie wychodził z założenia, że niepogoda jest jego sojusznikiem i że nie potrzebuje się w tej chwili obawiać zauważenia go przez nieprzyjacielskie samoloty, które z całą pewnością schroniły się przed burzą na lotniskach. Ten szybki pochód na powierzchni umożliwił mu znalezienie się w porę na kursie nieprzyjacielskiego zespołu. Nastąpiło to wieczorem, dnia 5 lipca 1942 r.

Okręt podwodny, który już uprzednio się zanurzył, uniósł się na wysokość peryskopową. Morze się nieco uspokoiło, zapadała jasna księżycowa noc. Właśnie Łunin wydał rozkaz podnoszenia co pięć minut peryskopu, kiedy zameldowano mu, że podsłuch słyszy szmery z południo-wschodu. Natychmiast zmieniono kurs w kierunku spodziewanego nieprzyjaciela. Wkrótce szmery było słychać z dwu kierunków. To zbliżały się niszczyciele nieprzyjacielskie. Za chwilę można już było ujrzeć je — maleńkie jeszcze sylwetki na horyzoncie — w okularze peryskopu. Kiedy odległość znacznie się zmniejszyła Łunin wydał rozkaz zanurzenia się na trzydzieści metrów, aby przepuścić niszczyciele, które szły jako boczne ubezpieczenie zespołu. Manewr powiódł się, niszczyciele przeszły nie domyślając się istnienia w pobliżu groźnego przeciwnika. Gdy to nastąpiło i kiedy rosnące szmery poczęły anonsować nadciąganie głównych sił nieprzyjaciela, dowódca wydał rozkaz podniesienia się znowu na wysokość peryskopową. Kiedy to uczyniono można było w okularze ujrzeć scenę jakby wyśnioną z bajki, scenę, której oglądanie było nagrodą za dotychczasowe trudy i niebezpieczeństwa i za dwie nieprzespane noce.

„Początkowo w okularze widać było tylko zielone odpryski, potem, gdy fala spłynęła, ukazało się szarawo mroczne niebo i nagle zaczął narastać wysoki kadłub. Wieża za wieżą szczerzyły paszcze dział. Później przepłynęła z bryzgiem fal rufa i w zwierciadle wzdłuż całej podziałki wyrosła burta lekkiego krążownika z wysokimi nadbudówkami, na których, niczym ptasie, gniazda umieszczone były działa przeciwlotnicze, dalmierze, anteny oraz maszty, na których łopotały flagi."*)

Dowódca „pewnie stojąc w szerokim rozkroku, obrócił peryskop. Lekki krążownik zamykał pochód, w jego sąsiedztwie płynął inny okręt. Tej pływającej twierdzy przyglądać się nie musiał, poznał ją od razu. Był to „Tirpitz"!

MYŚLIWY STAJE SIĘ ZWIERZYNĄ

Pancernik „Tirpitz" był najpotężniejszym niemieckim okrętem wojennym wszystkich czasów. Można śmiało powiedzieć, że przewyższał nawet zatopionego w maju 1941 roku „Bismarcka", mimo że obie jednostki były, co do wielkości i głównych elementów, bliźniacze. Na „Tirpitzu" bowiem zdołali Niemcy przeprowadzić i zastosować szereg doświadczeń, uzyskanych w pierwszych latach wojny, liczne wynalazki techniczne i ulepszenia. Śmiało można powiedzieć, że ten kolos — spuszczony z wielką pompą na wodę nieledwie w przededniu wojny — uosabiał całą, zaklętą w stal pychę i butę hitlerowskiej „Kriegsmarine".

I oto ten właśnie okręt, od kilku miesięcy bazujący w północnej Norwegii, w wymyślnej kryjówce Altenfiordu, u samego jej krańca w odnodze zwanej fiordem Kaa, wybrany został do zadania ciosu liniom komunikacyjnym przeciwnika. Już pod koniec maja 1942 roku rozpoczęły hitlerowskie Niemcy przygotowania do tej operacji, którą nazwano kryptonimowo „Gambitem Skoczka" i którą Hitler zatwierdził w dniu 15 czerwca. Potężny „Tirpitz" stanowić miał trzon niemieckiego zespołu. Do pomocy mu przydano trzy ciężkie krążowniki: dwa tzw. pancerniki kieszonkowe „Lützow" i „Scheer" oraz krążownik „Admiral Hipper". Całą operacją kierował dowódca „Grupy Północ" — generał - admirał Carls, bezpośrednim dowódcą zespołu był dowódca floty — admirał Schniewind.

W asyście trzech ciężkich krążowników i dwunastu niszczycieli podążał zrazu „Tirpitz" na północ. Później, po minięciu Nordkapu okręty się rozdzieliły: osobno zdążał „Tirpitz" z krążownikiem „Admiral Hipper", osobno dwa „pancerniki kieszonkowe". Każdemu zespołowi towarzyszyło sześć niszczycieli. Grupę, w której skład wchodził „Tirpitz", wytropił okręt podwodny „K-21", którym dowodził kapitan drugiej rangi Łunin.

Wyporność „Tirpitza" w obciążeniu bojowym — a więc z pełnym ładunkiem paliwa, amunicji itd. — wynosiła „bagatelę": 52 000 ton. Jego maksymalna długość 255 metrów, szerokość 36 metrów, zanurzenie 11 metrów! Ponad 2 000 ludzi stanowiło załogę tego kolosa, uzbrojonego w dziesiątki dział różnego kalibru i wyposażonego w najnowsze urządzenia techniczne. Kolosa, płynącego z szybkością równą szybkości, jaką na lądzie rozwija pociąg: sześćdziesięciu kilometrów!

Trudno dziś dociec o czym myśleli zgromadzeni wówczas na pomoście bojowym pancernika wyżsi oficerowie „Kriegsmarine": dowódca floty, jego szef sztabu oraz dowódca „Tirpitza". W każdym bądź razie można przypuszczać, że tematem rozmów był oczekiwany łup, że odczuwali przedsmak zwycięstwa, że czuli się jak myśliwy, który wie, że wyjdzie nań gruba zwierzyna i wierzy, że nie spudłuje. Z pewnością żadnemu z nich nie przyszło na myśl, że role już się odwróciły i że z myśliwego oni stali się z kolei zwierzyną, tropioną i już wziętą na muszkę... Nie przyszło im to na myśl do chwili, w której spokojny szum fal przerwany został brutalnie hukiem detonacji. „Tirpitz" zadrżał, jak zraniony zwierz. Na okręcie ogłoszono alarm bojowy. — Torpeda! — Było już jednak za późno. Za chwilę trafiła druga...

ZWYCIĘSKI ATAK

„Jakże trudnym zadaniem jest manewrowanie pod wodą, kiedy nie wolno dla skontrolowania wyjrzeć przez peryskop na powierzchnię, a wyjść na stanowisko trzeba z dokładnością do dwóch — trzech kabli, przy czym odchylenie od zamierzonego kierunku nie może przekroczyć pięciu — sześciu stopni. Okręt atakując winien wyrzucić torpedę w kierunku poruszającego się celu, tak, by kąt uderzenia zapewniał trafienie poniżej linii zanurzenia okrętu.

Za pierwszym razem nie udało się rozpocząć ataku. W chwili, gdy dowódca uważał, że jest już na pozycji i błyskawicznie spojrzał przez peryskop, pancernik skręcił już o piętnaście stopni.

Na dziobie oczekiwano w napięciu i milczeniu upragnionej komendy. Torpedy znajdowały się już w wyrzutniach i wystarczyło tylko wypchnąć sprężonym powietrzem pociski, by pomknęły one do celu. Ale komendy nie było i wszyscy zrozumieli, czując przyspieszony ruch okrętu, że dowódca wznowił manewr.

...

Pozycja okrętu była wprost wymarzona. To co było najważniejsze — zręczny, zatajony manewr — wykonano.

(dokończenie na str. 19)

*) Cytat ten, jak również fragment zatytułowany „Zwycięski atak", wzięte są z książki Aleksandra Zonina pt. „Morska Brać".

IWAN KRUZENSZTERN
WIELKI ŻEGLARZ I ODKRYWCA

III*)

Pwudziestego pierwszego kwietnia „Newa" zbliżyła się do brzegów Południowej Afryki. Stąd Lisiański zamierzał początkowo udać się na wyspę Św. Heleny, aby spotkać się tu z Kruzensztenem, później jednak zrezygnował z tego planu i skierował się bezpośrednio ku brzegom Anglii.

W swoim „Opisie podróży „Newy", Lisiański pisał później: „Postanowiłem nie zachodzić na wyspę Św. Heleny, a skierować się bezpośrednio do Anglii będąc przekonany o tym, że tak odważny zamiar przyniesie nam wiele sławy. Dotąd bowiem jeszcze żaden żeglarz nie zdecydował się na odbycie tak długiej podróży bez zachodzenia po drodze do któregokolwiek z portów. Żałowałem tylko jednego — tego mianowicie, że na skutek owej decyzji musieliśmy się rozłączyć z „Nadieżdą" aż do samego kresu wyprawy".

Rankiem 11 maja po raz czwarty przekroczono równik. Następnej nocy podróżnicy natknęli się na silną burzę z ulewnym deszczem, który miał jednak tę dobrą stronę, że pozwolił na uzupełnienie zapasów słodkiej wody.

Do portu w Portsmouth „Newa" przybyła 26 czerwca, po czym po dwutygodniowym pobycie wyruszono do Kronsztadtu. Pogoda była tak piękna, iż zdawało się, że sam Bałtyk stara się jak najgościnniej powitać podróżników. Załoga coraz niecierpliwiej poczęła wypatrywać ojczystych brzegów, aż wreszcie 5 sierpnia „Newa" powitana armatnim salutem Kronsztadzkiej twierdzy, stanęła na redzie macierzystego portu.

✶

Po rozstaniu się z „Newą", Kruzensztern minąwszy Przylądek Dobrej Nadziei, przybił do brzegów wyspy Św. Heleny. Tu od gubernatora tej wyspy dowiedział się o wybuchu wojny między Rosją i Francją. Wobec powstania tego rodzaju sytuacji, Kruzensztern zmienił swój pierwotny zamiar przejścia kanałem La Manche, postanawiając udać się w kierunku Morza Północnego.

Pierwszego lipca, kiedy panująca od kilku dni gęsta mgła opadła, tuż przed dziobem „Nadieżdy" ukazała się nagle sylwetka silnie uzbrojonego francuskiego trójmasztowca. Zarządzony natychmiast alarm bojowy postawił całą załogę na nogi. Z minuty na minutę oczekiwano rozpoczęcia ataku.

*Pierwsze dwie części niniejszego artykułu ukazały się w poprzednich numerach naszego pisma.

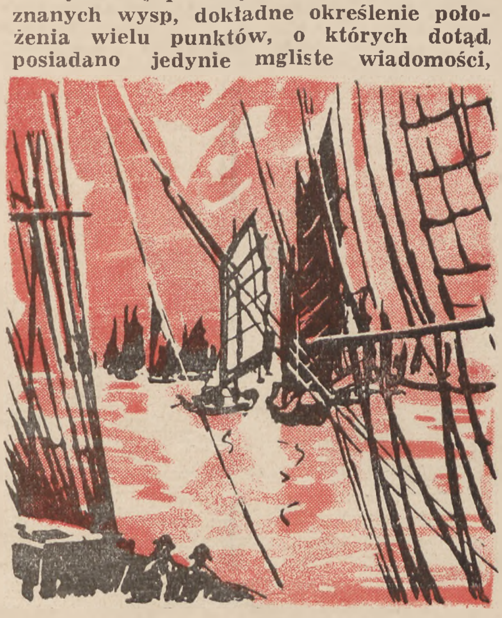
Francuski okręt kaperski w ciągu trzech godzin krążył w pobliżu, podchodząc z lewej, lub też z prawej burty. „Nadieżda" nie zmieniając kursu, pod pełnymi żaglami parła wciąż naprzód. Po kilku godzinach obserwacji, okręt francuski zaskoczony zuchwałym zachowaniem się „Nadieżdy" zrezygnował ze swych napastniczych zamiarów i zmienił kurs nie odważywszy się na rozpoczęcie ataku.

Niepomyślne wiatry w Skagerraku zatrzymały Kruzensztena w tym rejonie na okres około 10 dni, w końcu jednak 6 sierpnia „Nadieżda" zarzuciła kotwicę na redzie Kronsztadtu.

✶

Wyprawa Kruzensztena dostarczyła światowej nauce wiele cennych materiałów dotyczących mało dotąd znanych krajów oraz dała początek nowej nauce — oceanografii. Kruzensztern wspólnie z innymi współtowarzyszami tej naukowej ekspedycji przeprowadzał w ciągu całej podróży dokładne badania morskich prądów, temperatury wody morskiej i jej ciężaru gatunkowego, obserwacje przypływów i odpływów oraz wahań barometrycznych w strefach tropikalnych.

Należy podkreślić, iż tego rodzaju badań nikt przedtem nie zdołał przeprowadzić. Dokładny opis brzegów Japonii, Jesso, wschodniej części Sachalinu, północnych Wysp Kurylskich, odkrycie nieznanych wysp, dokładne określenie położenia wielu punktów, o których dotąd posiadano jedynie mgliste wiadomości,



opis obyczajów mieszkańców Japonii, Nukagiwy, Sandwiczy, Kamczatki i Rosyjskiej Ameryki, prace naukowe z zakresu astronomii i etnografii — oto przebogate rezultaty tej wspaniałej wyprawy, która przyniosła olbrzymie korzyści całej ludzkości. Dla uczczenia tej pierwszej rosyjskiej podróży dookoła świata został wybity specjalny medal pamiątkowy.

Wyprawa Kruzensztena zapoczątkowała okres szeregu następnych rosyjskich podróży dookoła świata.

Kruzensztern, po zakończeniu wyprawy obejmował kolejno szereg wyższych stanowisk we flocie, a w 1827 r. został komendantem Morskiego Korpusu, tj. tej szkoły, do której sam uczęszczał w swej młodości. Pełniąc tę funkcję Kruzensztern odegrał olbrzymią rolę w wychowywaniu nowych kadr oficerów. On też zreformował morskie uczelnie i za jego sprawą zorganizowano Morską Akademię w Moskwie.

Kruzensztern umarł mając lat siedemdziesiąt. Pozostawił on w spadku wiele cennych prac naukowych, z których wiele zostało przetłumaczonych na obce języki. Był on nie tylko wspaniałym żeglarzem, ale też doświadczonym geografem i etnografem.

Pośród wielu naukowych prac Kruzensztena w 1810 roku wydano jego „Opis podróży dookoła świata na okrętach „Nadieżda" i „Newa".

Czcząc pamięć wielkiego odkrywcy, ze składek zebranych przez jego uczniów i kolegów ufundowany został pomnik, który stanął w Petersburgu nad brzegiem Newy, naprzeciw gmachu Szkoły Morskiej. Imieniem Kruzensztena nazwane zostały również: cieśnina, zatoka i jeden z przylądków na Oceanie Wielkim.

Lisiański, po zakończeniu podróży dookoła świata, dowodził kolejno kilkoma okrętami, a następnie zespołami okrętów. W 1809 roku przerwał służbę na morzu, poświęcając się literaturze i malarstwu.

Przywiezione przez Lisiańskiego stroje krajowców i bogate kolekcje broni, pochodzącej z wysp Oceanu Wielkiego, Brazylii i Wysp Kanaryjskich, a ponadto muszle, korale, kawałki skamieniałej lawy wulkanów itp. zostały oddane do jednego z Muzeów w Moskwie, część z nich złożono w morskich zbiorach w Kronsztadzie.

Imieniem Lisiańskiego nazwana została jedna z wysp na Oceanie Wielkim.

KONIEC

STANISŁAW BISKUPSKI

ŚLADAMI RYBNYCH ŁAWIC

WŁODZIMIERZ SKIBIS

— Gdzie łowić? — Tej treści pytanie jeszcze do niedawna stawało w formie trudnego do rozwiązania problemu przed wieloma morskimi rybakami, którzy wybierając się na połów, często nie mogli się zdecydować na wybór łowiska. Wprawdzie tereny połowów były na ogół znane, wprawdzie w wyborze tych terenów opierano się zazwyczaj na niezawodnych na pozór doświadczeniach starych rybaków — cóż jednak robić, kiedy dość często wszelkie tego rodzaju informacje, lub przypuszczenia stawały się złudną obietnicą i kuter z pustymi lub prawie pustymi lukami wracał do bazy po całodziennej harówce. W tej więc sytuacji wybór łowiska stawał się właściwie dziełem przypadku, który można było uznać jeszcze za szczęśliwy, o ile sprzęt z takiej improwizowanej wyprawy wychodził cało i bez uszkodzeń. Nic więc dziwnego, że pytanie „gdzie łowić" — było zawsze problemem. „Zawsze" — to znaczy do czasu, kiedy z pomocą rybakom przyszedł... mikroskop, batometr i sieć planktonowa — dopóki naukowcy nie stali się wiernymi sprzymierzeńcami naszych morskich rybaków.

„Michal Siedlecki" jest niewielkim statkiem. Z zewnątrz nie różni się właściwie niczym od podobnych do niego innych niedużych trawlerów. Ale ten nieduży stateczek obarczony jest wielkimi zadaniami i pełni odpowiedzialną, żmudną, badawczą pracę, którą prowadzi w czasie swych długich nieraz, dwutygodniowych rejsów. Statek ten jest swego rodzaju bazą, na której polscy naukowcy przeprowadzają szereg interesujących badań na Bałtyku i morzach przyległych.

Przeciętnemu laikowi trudno byłoby w pierwszej chwili znaleźć związek między teoretycznymi badaniami naukowców, a praktycznymi korzyściami, jakie z tych badań ciągnie rybołówstwo. Cóż bowiem wspólnego może mieć mikroskopijny plankton, złowiony gdzieś w okolicach wód Kattegatu z poczciwym i tak dobrze nam znanym dorszem? A jednak analiza wody morskiej jest doskonałą drogą do zbadania, w jakich akwenach i na jakich głębokościach przebywają poszczególne gatunki ryb, co z kolei stanowi pierwszorzędnej wagi wskazówkę dla załogi wyruszającego na połów kutra. A analiza wody morskiej to zaledwie jeden z drobnych wycinków prac naukowych załogi „Michała Siedleckiego". Pobieranie próbek planktonowych, badanie rozmieszczenia rybich larw i ikry, badanie prądów, temperatury wody, znakowanie ryb i śledzenie rybich wędrówek — oto rozliczne zagadnienia, z którymi codziennie niemal stykają się naukowcy Morskiego Instytutu Rybackiego, biorący udział w badawczych rejsach „Michała Siedleckiego". Być może, wyda się komuś, że droga od laboratoryjnej próbówki do... ładowni kutra rybackiego jest zbyt długa, że teoretyczne badania laboratoryjne muszą odbyć zbyt daleki szlak, zanim zostaną praktycznie wykorzystane. Sąd taki jest jednak całkowicie mylny, na dowód czego warto tu przytoczyć fakt, że wyniki badań przeprowadzonych na „Siedleckim" w dużym stopniu przyczyniły się do... przedterminowego wykonania trzyletniego planu w zakresie połowu ryb. Stało się to dzięki dokonanemu odkryciu w tzw. „rynnie słupskiej" niezwykle obfitych ławic rybnych. Odkrycia tego dokonał właśnie „Michał Siedlecki", który też bezpośrednio potem zaalarmował kutry przedsiębiorstw rybołówczych. Skierowane w „szczęśliwe" miejsce kutry wyławiały dziennie po 4—5 ton ryby. Za dokonanie tego odkrycia załoga „Siedleckiego" została premiowana przez Ministra Żeglugi.

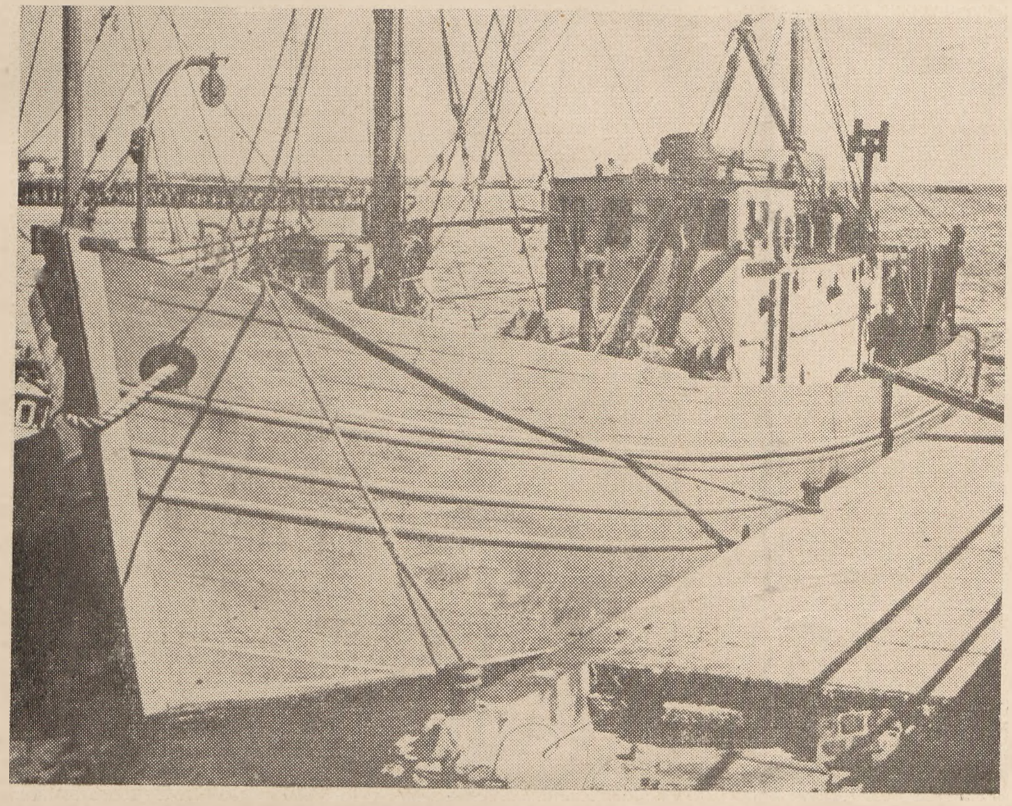
Systematyczne badania łowisk już dawniej eksploatowanych, połowy próbne, czyli tzw. „wywiad operatywny", badanie dna morskiego — oto prace, które dają już bezpośrednio korzyść morskim rybakom. Dzięki wskazówkom naukowców MIR-u, rybacy mogą z góry zaplanować miejsca swych przyszłych połowów bez obawy o to, że powrócą z niczym lub, że kosztowny sprzęt rybacki zostanie uszkodzony na dnie morskim usianymi nieraz rozlicznymi a nieznanymi przeszkodami.

Współpraca naukowców z rybakami niemal codziennie przynosi coraz to nowe zdobycze. Rybacy w pełni doceniają wysiłki naukowców i co więcej, przychodzą im często z konkretną pomocą. Na każdej jednostce rybackiej prowadzone są tzw. dzienniki kutrowe, które są jak gdyby sprawozdaniem z przebiegu połowów, podanym według wytycznych, opracowanych przez Wydział Połowów MIR-u. W dzienniku podawane są dokładnie miejsca rozpoczęcia połowów, narzędzia jakimi się posługiwano, jakość dna, kierunek i siła wiatru, zauważone prądy oraz przybliżona waga jednego zaciągu. Dane te zebrane ze wszystkich jednostek rybackich pozwalają na wykreślenie dokładnej mapy, obrazującej obfitość ryb w poszczególnych sektorach objętych połowami. Daje to z kolei możność opracowania racjonalnego systemu eksploatowania poszczególnych łowisk, jak też i konstruowania nowego sprzętu rybackiego, odpowiedniego dla określonych warunków.

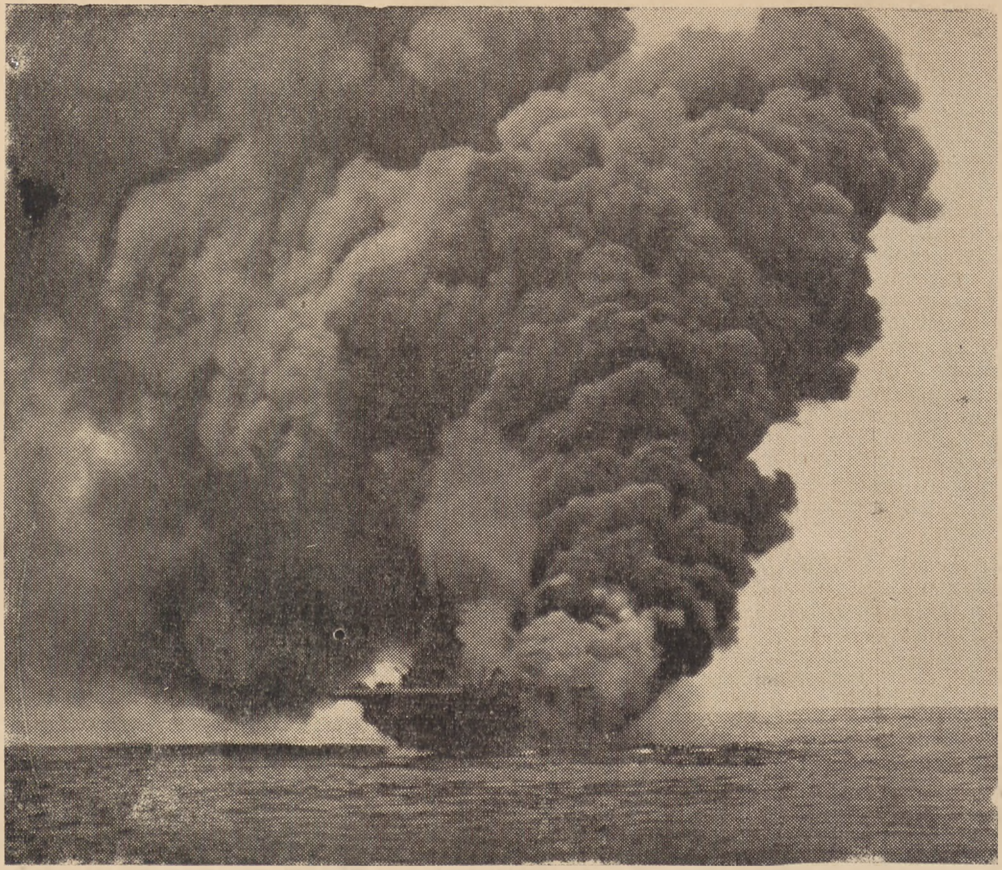
Zawiódłby się ten, kto by sądził, iż na pokładzie „Siedleckiego" spotka coś w rodzaju „pływającego laboratorium". Trudno jest zorganizować stałą pracę laboratoryjną na statku, znajdującym się w rejsie. Dlatego też z każdej wyprawy „Siedlecki" wraca mając na pokładzie jedynie materiał do dalszych badań. Będą to więc albo łowione w rozmaitych miejscach i na różnych głębokościach planktony, przechowywane w hermetycznych butelkach, albo też notatki poczynione na podstawie obserwacji. Te właśnie materiały zostają następnie drobiazgowo przepracowane w laboratorium MIR-u, gdzie też wysnuwane są odpowiednie wnioski, podawane następnie w formie wskazówek przedsiębiorstwom morskich połowów.

Temu, kto przyjrzy się z bliska pracy całej plejady naukowców MIR-u prawdopodobnie trudno byłoby w pierwszej chwili uwierzyć, że cała ta drobiazgowa i żmudna praca prowadzona jest głównie w tym celu, aby pytanie: „Gdzie łowić i jak łowić?" — przestało być problemem dla morskiego rybaka Polski Ludowej.

WŁODZIMIERZ SKIBIS



„Michał Siedlecki" nie należy do tego rodzaju statków, o których się zwykło mówić, że mają „piękną linię". Skromny i kształtem przypominający raczej kuter rybacki pełni na wodach Bałtyku swą żmudną naukowo-badawczą pracę, przynoszącą tak wiele korzyści morskiemu rybołówstwu. Statek ten, którego znaczną część załogi stanowią naukowcy, z nastaniem wiosennego sezonu rozpoczyna swą wędrówkę po zgóry zaplanowanych rejonach Bałtyku, które zostają drobiazgowo zbadane przy pomocy specjalnych przyrządów. Praca jego przynosi z każdym dniem nowe wyniki, toteż „Michał Siedlecki" zdołał sobie zyskać popularność pośród załóg rybackich kutrów. Na zdjęciu obok i u góry: „Michał Siedlecki" w porcie gdyńskim.



CIENIE
NA GWIAŹDZISTEJ BANDERZE

Maksymilian Sierpiński

Stara, piracka piosenka powiada, że statek handlarzy niewolnikami poznać nader łatwo — na jego maszcie bowiem powiewa gwiaździsta bandera... W taki sposób bandera, która miała służyć ideom Franklina i Lincolna — sprowadzona została do roli korsarskiego proporca. Kiedy okręty pod tą banderą zjawiają się w jakimś obcym porcie Kuby czy Wenezueli — kobiety kryją się po domach, a mężczyźni zaciskają pięści. Niedawno taka manifestacja floty amerykańskiej odbyła się u brzegów Vietnamu. Na żołnierzach ludowo-wyzwoleńczej armii vietnamskiej nie wywarła ona żadnego wrażenia. Żołnierze ci wiedzieli bowiem, że niedawno jeszcze manifestowały okręty amerykańskie na redzie Tsing-Tau i Szanghaju. Ale nadszedł czas, że zniknęły one z Chin, wraz z ich niesławną banderą.

Zbiór podanych poniżej luźnych na pozór faktów przedstawia Czytelnikowi, jak w kalejdoskopie — niesławną przeszłość Marynarki USA.

Dawno zapomniano w marynarce amerykańskiej o tradycjach Johna P. Jonesa. Wprawdzie gipsowe biusty, wyobrażające tego marynarza zdobią niejeden gabinet admiralski — ale są one wyrazem tych samych frazesów, co wypowiedzi Radfordów i Halseyów. John P. Jones walczył w roku 1779 przeciw angielskim kolonistom o wolność narodu amerykańskiego. Słowo „wolność" powtarzano jednak w owym czasie tak często, że kiedy pod gwiaździstym sztandarem obchodzono zwycięstwo, zapomniano już o treści tego słowa.

„Powszechnie miesza się dwa pojęcia — powiedział wówczas pewien amerykański rewolucjonista — pojęcie amerykańskiej rewolucji i amerykańskiej wojny. Wojna amerykańska skończyła się, lecz rewolucja amerykańska nie skończyła się bynajmniej. Skończył się zaledwie pierwszy akt tego potężnego dramatu."

Następny okres rozwoju ekonomicznego Stanów Zjednoczonych, to organizacja wielkich plantacji, na których zatrudniano miliony niewolników z Afryki, rozbudowa przemysłu i rozwój handlu. Amerykańskie siły zbrojne, a głównie marynarka wojenna — miały pełnić odtąd służbę w imię polityki wielkich plantatorów, kupców i przemysłowców. Na gwiaździstą banderę padł ponury cień giełdy amerykańskiej. Interesy wielkiego kapitału miały być odtąd sztandarem amerykańskich okrętów.

„PAMIĘTAJCIE O „MAINE"!"

Znany działacz Światowego Komitetu Obrony Pokoju — ksiądz Boullier przypomniał niedawno dzieje amerykańskiego krążownika „Maine". Przypomnienie to było zresztą jednocześnie ostrzeżeniem dla uczestników Paktu Atlantyckiego w związku z ich „ćwiczeniami" i „manewrami" u europejskich wybrzeży. Ksiądz Boullier oświadczył, że narody pragnące pokoju znają metody amerykańskich gangsterów i zawsze zdołają skutecznie przeciwdziałać jakimkolwiek prowokacjom.

A jak się miała sprawa z krążownikiem „Maine"?

W grudniu 1895 roku prezydent amerykański Cleveland zdumiał Europę powołując się na doktrynę Monroego przy ingerencji w sprawy wewnętrzne Wenezueli. Był to pierwszy znak, że USA wkraczają na tory polityki imperialistycznej. Na skutek powstania na Kubie — tak zwany „panamerykanizm", popierany w Kongresie przez wpływowe grupy kapitalistyczne nazywające siebie bez ogródek „zwolennikami wojny" — skierował się przeciw Hiszpanom, uśmierzającym powstanie. Na wody Kuby, a konkretniej, do jej głównego portu, skierowano wówczas „dla obrony interesów amerykańskich" — krążownik „Maine". W Hawanie na krążowniku nastąpiła eksplozja i okręt zatonął. Amerykańscy „zwolennicy wojny" spopularyzowali wówczas hasło „Pamiętajcie o „Maine", dowodząc, że zatopienie okrętu nastąpiło na skutek trafienia hiszpańskiej torpedy. Teoryjkę tę podchwyciły wszystkie gazety i... 21 kwietnia 1898 roku Kongres zmuszony był „pod presją opinii publicznej" wypowiedzieć wojnę Hiszpanii.

Dopiero wiele lat potem, po wydobyciu wraku krążownika, — okazało się, że zatonął on na skutek eksplozji wewnętrznej i o żadnym „ataku torpedowym" nie mogło być mowy. Ale w tym czasie wojna była zakończona, tysiące żołnierzy oddało swe życie w obronie cudzych interesów, a akcje przedsiębiorstw wielkiego kapitału znów podskoczyły w górę.

FILIPINY WE KRWI

Po zakończeniu wojny z Hiszpanią, kiedy skompromitowane hasło „Pamiętajcie o „Maine" zniknęło ze szpalt dzienników, zawarty został traktat pokojowy między Hiszpanią a Stanami Zjednoczonymi, na mocy którego Amerykanie „przejęli" w swe władanie Filipiny. Układ miał charakter transakcji handlowej i nic nie stałoby na przeszkodzie jej zrealizowania, gdyby nie fakt, że na Filipinach mieszkali ludzie.

I tutaj admirała Denweya — nazywanego już „zdobywcą Filipin" oraz jego mocodawców z Wall Street spotkało niemiłe rozczarowanie. Okazało się bowiem, że cała ludność filipińska nie chce panowania amerykańskich bankierów. Wybuchło powstanie, na którego czele stanął bohaterski Aginaldo. Cały kraj rozgorzał straszliwą, nierówną walką, kiedy przeciwko dobrze uzbrojonym amerykańskim oddziałom desantowym występowały niejednokrotnie oddziały tubylcze, wyposażone w dzidy i staroświeckie rusznice. 13 sierpnia 1879 r. padła Manilla, ale walka toczyła się nadal niemal o każdą wioskę i miasteczko. Amerykanie rzucili do walki 60 000 wojska. Dnia 19 grudnia już u schyłku powstania zabity został w San Mateo amerykański generał Lawton.

Czterdziestoletnia okupacja Filipin nie potrafiła stłumić dążeń wolnościowych narodów tego kraju.

„Wolność", jaką przynieśli po wycofaniu się Japończyków amerykańscy „bluejackets" — przepełniła czarę nienawiści. Pod rządami amerykańskiego kapitału dopuszczone zostały do władzy kliki feudałów, które współpracowały z Japończykami, a jawny kolaboracjonista Emanuel Roxas został „wybrany" na prezydenta.

Na Filipinach wybuchło znów powstanie, kierowane tym razem przez ludową organizację „Hakbalahap". Amerykanie rzucili do walki wszelkie środki nowoczesnej broni — czołgi, miotacze płomieni i lotnictwo, ale walka trwa...

UCZNIOWIE MAHANA

Po opanowaniu w końcu XIX wieku Filipin i rozbudowaniu na nich silnych baz wojenno-morskich, kapitaliści amerykańscy zwrócili wówczas już wzrok na zachód — na Japonię i Chiny.

W jednym z numerów amerykańskiego czasopisma „United States Naval Institute Proceedings" przypomniano owe czasy, zamieszczając fotografię admirała Sotokiczi Uriu w wieku młodzieńczym. Szczegółem najważniejszym w tym zdjęciu jest historyczny mundur amerykańskich kadetów z Annapolis, w jaki ubrany jest Japończyk.

Z zamieszczonego obok ilustracji artykułu wysnuć możemy dalsze wnioski. Dowiadujemy się bowiem, że to nie tylko Uriu dostąpił „zaszczytu" uczęszczania do

wojenno-morskiej akademii w Annapolis na wykłady sławetnego Mahana. Obok Uriu zjawili się inni, mniej lub więcej pojętni uczniowie jak — Tasuka Serata (późniejszy dowódca krążownika „Tenryu"), Jenno Matsumura, Iso Sataro, Jenosuki Inuje, Sedanori Juczi itd. Był to okres, kiedy Mahan tworzył swój awanturniczy „Sea Power", a interesy kapitalistów amerykańskich zaczynały sięgać brzegów Azji. Nasuwa się pytanie — dlaczego amerykański Kongres ułatwił edukację japońskim samurajom w wojenno-morskich szkołach amerykańskich. Wydaje się, że odpowiedź jest dość prosta. Amerykanie pragnęli wyeliminować z terenów azjatyckich wpływy Rosji, opartej swą naturalną granicą o Mandżurię i Pacyfik. Przy ogólnopaństwowym, właściwym carskiej gospodarce, chaosie, plan miał szanse powodzenia. I rzeczywiście — japońskiej flocie udało się przyczynić do korzystnego dla kolonialnej polityki Nipponu — zakończenia wojny 1904—1905.

Ale w swych obrachunkach Amerykanie przeliczyli się. Wyemancypowana na sposób nowoczesny Japonia nie zapomniała sławiących imperialistyczną agresję — lekcji Mahana. Jedna po drugiej nastąpiły klęski: Pearl Harbour, Guam, Bataan, Corregidor, Nowa Gwinea, Salomony...

Z kolei uczniowie dawali lekcje nauczycielom...

A trzeba przyznać, że lekcje te drogo kosztowały Amerykanów i kto wie jakie byłyby dalsze losy wojny na Pacyfiku, gdyby nie przystąpienie do wojny Związku Radzieckiego, którego armia i flota zdruzgotały w przeciągu miesiąca japońskie siły główne i doprowadziły do ostatecznej klęski samurajów na Dalekim Wschodzie.

Amerykanie są jednak niepoprawni. Znów roją marzenia o wykorzystaniu dla swych imperialistycznych celów cesarskiej jeszcze Japonii. Niedawno z okrętów amerykańskich i klubów marynarskich zniknęły napisy „Remember Pearl Harbour" — „Pamiętaj o Pearl Harbour" — rozpowszechnione w latach wojny, po zbrodniczym napadzie japońskim na Hawaje...

Ale nie da się tego wymazać z pamięci uczciwego Amerykanina.

SKANDALE W BUDOWNICTWIE OKRĘTOWYM

Dzisiejsze, drapieżne oblicze amerykańskiego przemysłu budowy okrętów kształtowało się w miarę rozwoju imperializmu w USA. Amerykański przemysł budownictwa okrętowego dąży dziś do wyeliminowania i zniszczenia wszelkiej pozaamerykańskiej produkcji statków. Rzecz jasna, że udać się to może przemysłowcom USA tylko w krajach „zmarshalizowanych", gdzie specjalne punkty „Planu Marshalla" zmuszają te kraje do posługiwania się seryjną tandetą amerykańską. Niemal nieustannie odkrywane zostają w koncernach stoczniowych haniebne skandale w gospodarce budżetem państwowym. Niejednokrotnie amerykańskie okręty wojenne otrzymywały w stoczniach gorsze wyposażenie, pancerze z gorszej stali — tylko po to, aby na oszustwie zarobił koncern przemysłowy. Ponieważ koncerny stoczniowe związane są z wielkimi bankami — żadna z gazet koncernu prasowego nie ośmieliłaby się napiętnować działalności hien wielkiego kapitału.

Dawniej było to jeszcze w miarę możliwe. I nic dziwnego, że taki wypadek jak w aferze „Carnegie Co" został wówczas rozdmuchany w amerykańskiej prasie.

Zdarzyło się to przed pierwszą wojną światową. Marynarka amerykańska zgłosiła wówczas zapotrzebowanie na płyty

Admirał floty japońskiej Sotokiczi Uriu — w mundurze kadeta amerykańskiej szkoły mar. woj. w Annapolis. (fot. „US Naval Institute Proceedings")

pancerne i stal krajowego pochodzenia. Zamówienie podjęło się wykonać „Carnegie Co", jednak już w kilka miesięcy później rząd został powiadomiony, że przy wytwarzaniu płyt pancernych „Carnegie Co" dopuszcza się skandalicznego oszustwa. Ścisła kontrola w warsztatach zarzut ten potwierdziła. „Carnegie Co" dostarczało po wygórowanych cenach uszkodzone i słabo wytrzymałe płyty maskując oszustwo termiczną obróbką stali... Znaczyło to, że okręt opasany takim pancerzem pełnił już z góry rolę pływającej trumny.

Nie myślcie Czytelnicy, że rząd amerykański kogoś gdzieś ukarał. Sam prezydent Cleveland po rozmowie z dyrektorem koncernu nazwał oszustwo „drobnymi niedokładnościami". W końcu sprawa zeszła nawet ze szpalt gazet...

Przypomnieć tu można fakt, że w czasie Pierwszej Wojny Światowej — Wydział Budowy Okrętów otrzymał i wydał 3 500 000 000 dolarów a mimo to — jak podaje Turner w swej książce „Shall it be again?" — z okrętów zbudowanych przez ten wydział jeden tylko jedyny przewiózł wojska amerykańskie na europejski teren walk. Był to transportowiec wojskowy „Liberty" — który według danych Departamentu Marynarki — w październiku 1917 roku przewiózł do Europy... około pięćdziesięciu żołnierzy. Czy nie kojarzy się to z całymi flotyllami okrętów wojennych USA, wybudowanymi podczas ostatniej wojny, które „nie powąchawszy" nawet prochu zapakowane zostały w naftalinowe kokony?

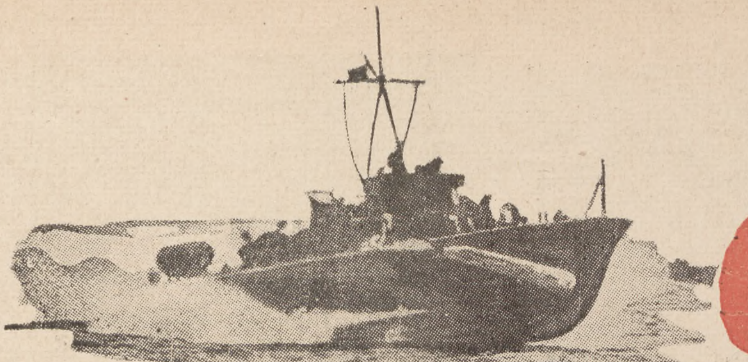
Prawdziwy skandal w budownictwie statków „Liberty" wykazało sprawozdanie Instytutu Morskich Architektów, które zwróciło uwagę na zupełną nieodpowiedzialność budowniczych tych okrętów.

✱

Kilka zacytowanych tu fragmentów, dotyczących awanturniczego rozwoju amerykańskiej marynarki wojennej ukazuje jej prawdziwe, klasowe oblicze, jako jednego z czynników imperialistycznego aparatu przemocy, przegryzanego wewnątrz rdzą wzajemnych sprzeczności. W artykule powyższym wspomnieliśmy głównie o przeszłości marynarki USA — warto jednak przeanalizować jej dzisiejszy wygląd i rolę, jaką spełnia w służbie bankrutów Wall Street. Do tematu tego jednak powrócimy następnym razem.

MAKSYMILIAN SIERPIŃSKI

Awanturniczo zaplanowana operacja zawiodła. Desant nie udał się. Na wybrzeżu pozostały tylko trupy żołnierzy — ofiar nierealnych mitów o „błyskawicznej wojnie", którym hołdują amerykańskie sztaby wojenne. (fot. „Life").



Okręty które zrodziła śmiałość

Kpt. mar. J. F. Walicki

Gdy kapitan Siergiej Aleksandrowicz Osipow zdecydował ruszyć do ataku, okręty przeciwnika znajdowały się w odległości około dwóch mil. Powzięcie takiej decyzji nie należało do rzeczy łatwych i wymagało wyjątkowej odwagi. Ale kapitan Osipow był doświadczonym dowódcą i nie znał uczucia lęku przed wrogiem. Tym razem jednak twarz kapitana wyrażała wyjątkowe skupienie...

Był chłodny, listopadowy dzień 1941 roku. Na chmurnym, szarobrunatnym niebie dogasało jesienne słońce. Na tle ciemnej linii horyzontu rysowały się wyraźnie sylwetki trzynastu niemieckich okrętów: sześciu dużych transportowców i siedmiu niszczycieli. Cóż mógł im przeciwstawić owego wieczoru kapitan Siergiej Aleksandrowicz Osipow, prócz dwóch niedużych ścigaczy torpedowych, których był dowódcą?... Ale kapitan Osipow wiedział doskonale, że o zwycięstwie nie decyduje ilość dział — nawet w tym wypadku, gdy przeciwnik dysponuje tysiąckrotną przewagą pod względem wyporności i uzbrojenia...

Kapitan Osipow nie śpieszył się jednak z wykonaniem ataku. Oba ścigacze wyłączyły motory i ukryły się w cieniu wysokiego pasma wybrzeża. Mijały minuty... Niemiecki konwój zbliżał się coraz bardziej... Nadeszła wreszcie chwila ataku. Dwa radzieckie ścigacze jak burza ruszyły w kierunku niemieckich okrętów, wlokąc za sobą długie warkocze białej piany.

„Byle jak najbliżej! Byle jak najbliżej!" — To żelazne prawo kapitana Osipowa, znały doskonale załogi wszystkich okrętów Floty Bałtyckiej. Trzy tysiące metrów pędziły ścigacze radzieckie poprzez lawinę żelaza i stali, przełamując potężny pierścień huraganowego ognia zaporowego. Odpalone z bliskiej odległości torpedy trafiły do celu. Trzy transportowce wroga i jeden niszczyciel pogrążyły się na zawsze w chłodnych wodach Bałtyku...

Kapitan Siergiej Aleksandrowicz Osipow — pierwszy inicjator dziennych ataków ścigaczy torpedowych — otrzymał zaszczytny tytuł Bohatera Związku Radzieckiego.

Pisząc o jego niezwykłym bohaterstwie, poświęceniu i żelaznej woli zwycięstwa, wspominając dzieje jednego z najbardziej brawurowych ataków, wykonanych w czasie minionej wojny przez ścigacze torpedowe — musimy wspomnieć i o sprzęcie, na którym radzieccy marynarze odnosili tak wielkie sukcesy, bijąc hitlerowskich najeźdźców na wszystkich morskich frontach Wielkiej Wojny Narodowej. I dlatego artykuł niniejszy poświęcimy właśnie ścigaczom torpedowym, owym cichym bohaterom minionej wojny, okrętom, które zrodziła śmiałość.

I. OD KUTRÓW MINOWYCH DO TORPEDOWCA

Z budową pierwszych jednostek morskich, które stały się prototypem współczesnych ścigaczy torpedowych, związane jest na zawsze nazwisko znakomitego rosyjskiego admirała i uczonego — Szczepana Osipowicza Makarowa. Gdy w roku 1876, młody bo zaledwie 28-letni i nieznany porucznik marynarki S. O. Makarow przedstawił admiralicji projekt prowadzenia walki na morzu przy pomocy... niedużych kutrów parowych — starzy admirałowie carscy z politowaniem kiwali głowami. I kto wie, czy projekt Makarowa nie spocząłby na zawsze w żelaznych sejfach Admiralicji z napisem „niewykorzystane", gdyby nie wyjątkowa sytuacja, w jakiej znalazła się w owym czasie Rosja, pozbawiona po nieszczęśliwej wojnie 1855 roku głównych sił swej floty wojennej. Szybkimi krokami zbliżała się wojna z Turcją. Projekt Makarowa nabierał w takich warunkach szczególnego znaczenia.

Wykorzystując znany już w marynarce wojennej sposób niszczenia okrętów przeciwnika przy pomocy specjalnych min wytykowych, umieszczonych na końcach długich wytyków i wybuchających z chwilą uderzenia o burtę atakowanego okrętu — Makarow postanowił ulepszyć znane dotąd metody i wykorzystać je do walki na szerszą skalę. Porucznik Makarow zdawał sobie sprawę z wielkiego niebezpieczeństwa, jakie w każdej chwili groziło załodze przeprowadzającej atak, wiedział jednak, że stosując specjalne środki ostrożności, można było to niebezpieczeństwo sprowadzić do minimum. Głównym zagadnieniem, wokół którego koncentrowały się wysiłki Makarowa, był problem przerzucenia małych jednostek pływających, uzbrojonych w miny uderzeniowe, na terytorialne wody przeciwnika, a konkretnie na wody tureckie. Makarow znalazł właściwy sposób rozwiązania tego problemu. Uważał on mianowicie, że przerzucanie kutrów minowych winno się odbywać na pokładach większych jednostek pełnomorskich, specjalnie do tego przystosowanych i odpowiednio wyekwipowanych. W tym celu projekt Makarowa przewidywał przebudowanie szybkobieżnego parowca „Wielikij Kniaź Konstantin" na okręt-bazę dla czterech kutrów minowych, a następnie przetransportowanie tych kutrów na wody tureckie i niespodziewane zaatakowanie przeciwnika.

Szczepan Osipowicz Makarow.

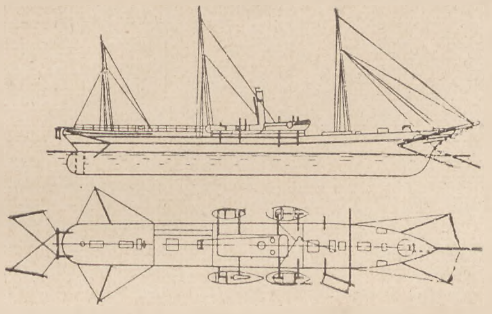
Z głęboką znajomością rzeczy opracował Makarow najdrobniejsze szczegóły swego projektu. Wreszcie, 12 kwietnia 1877 roku, po czterech miesiącach intensywnych przygotowań i prób — projekt Makarowa stał się rzeczywistością.

Ileż jednak wysiłku i poświęcenia kosztowała nieliczną załogę okrętu-bazy realizacja śmiałej myśli Szczepana Makarowa. Największą trudność sprawiało skonstruowanie odpowiednich urządzeń, ułatwiających szybkie podnoszenie na pokład i spuszczanie na wodę ciężkich kutrów parowych.

W ciągu czterech miesięcy pracy Makarow niejednokrotnie przeżywał chwile głębokich rozczarowań. Jakież uczucia musiały gnębić młodego oficera, gdy w czasie decydującego pokazu, na który przybyli specjalni wysłannicy Admiralicji — zerwał się spuszczany na wodę kuter „Synopa" i buchając kłębami pary, wydobywającej się z rozpalonego kotła — z pełną załogą, uzbrojeniem, minami, zapasem węgla i żywności — runął z wysokości kilku metrów do wody, niszcząc obie szlupbelki. Był to zaiste nieszczególny „pokaz" nowej broni.

Nie miał powodu do radości również i flegmatyczny porucznik Pisariewski, dowódca kutra, gdy wraz z całą swoją załogą spadał z kilkumetrowej wysokości do lodowatej wody w otoczeniu kłębów węglowego pyłu i nieprzymocowanych części uzbrojenia swej jednostki. A jednak porucznik Pisariewski nie złożył raportu o przeniesienie go na inny okręt, nie załamał się. Nie przerwał zaczętej pracy.

Sprawa szybkiego i sprawnego spuszczania na wodę ciężkich kutrów, znajdujących się pod pełną parą, wymagała nie byle jakiego wysiłku i wprawy ze strony pokładowej załogi okrętu-bazy. Ale była to tylko jedna z tych wielu trudności, które piętrzyły się przed realizatorami projektu.



„Wielikij Kniaź Konstantin" po przebudowaniu na okręt-bazę dla kutrów minowych Makarowa.

Najważniejszym zagadnieniem była niewątpliwie sprawa uzbrojenia. Teoretycznie wyglądało ono bardzo prosto: do dziobu kutra minowego przymocowywano specjalny wytyk, długości od 8 do 10 metrów, z umieszczoną na końcu miną uderzeniową o wadze 30—40 kilogramów. Po dojściu kutra do burty nieprzyjacielskiego okrętu i wybraniu najdogodniejszego miejsca, powodowano wybuch miny. Inaczej wyglądała praktyka. — Spróbujcie spuścić na wodę taki kuter, gdy na jego dziobie, na długim wytyku, przymocowany jest ładunek wybuchowy o wadze 40 kilogramów. Jeśli nawet uda się Wam szczęśliwie spuścić kuter na wodę — przy najmniejszej fali powstają poważne trudności w sterowaniu, a woda, zalewając wysunięty daleko do przodu ładunek, uniemożliwia manewrowanie. A jednak i te trudności nie przerażały Makarowa i nie zniechęcały go do dalszych prób. Nieco później, już w okresie wojny, Makarow przeniósł wytyk z części dziobowej kutra na rufę, konstruując jednocześnie urządzenie, ułatwiające wysuwanie wytyku z miną dopiero w bezpośredniej odległości od atakowanego obiektu.

Widząc poważne braki w wykorzystaniu min wytykowych, Makarow opracował projekt uzbrojenia swych kutrów w nowy typ miny. Ładunek wybuchowy o wadze 50 kg wyrzucano za burtę kutra na długiej linie holowniczej. Do liny tej przymocowywano w pewnej odległości pływak, który uniemożliwiał zatonięcie holowanego ładunku. Sama mina zaopatrywana była w charakterystyczne lotki, które stały się powodem nadania temu rodzajowi miny nazwy miny skrzydełkowej. W czasie holowania, lotki miny skrzydełkowej odciągały minę na bok, ułatwiając w ten sposób podprowadzenie jej pod statek (patrz rys.). Wybuch następował dzięki przyrządowi detonacyjnemu zainstalowanemu we wnętrzu miny i uruchamianemu przy pomocy elektrycznego zapalnika. Cała sztuka polegała zatem na zetknięciu we właściwym momencie (tj. gdy mina znajdzie się akurat pod kadłubem) dwóch nieizolowanych końców przewodników, łączących baterię z zapalnikiem.

Było to zaiste niełatwe zadanie dla oficera dowodzącego kutrem, tym bardziej, iż musiał on wykonywać w tym samym czasie szereg innych czynności, jak podprowadzenie miny skrzydełkowej pod kadłub i manewrowanie kutrem na dużej niejednokrotnie fali i pod silnym ostrzałem wroga.

A jednak młodzi oficerowie Makarowa szybko opanowali najgłębsze tajniki nowej broni i w czasie wielotygodniowych ćwiczeń, przeprowadzanych w najtrudniejszych warunkach atmosferycznych i przeważnie w nocy, doszli do dużej wprawy.

Wreszcie, po czterech miesiącach intensywnych przygotowań, 12 kwietnia 1877 roku, to jest w dniu wypowiedzenia przez Rosję wojny Turcji — okręt-baza i jego cztery kutry minowe — gotowe były do wykonywania bojowych zadań.

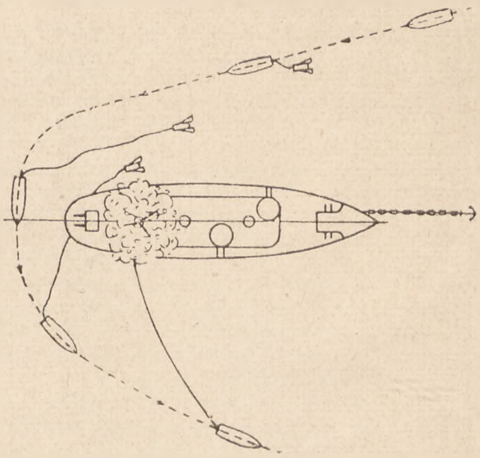
* * *

W jasną, kwietniową noc 1877 roku parowiec „Konstantin" wyruszył w swój pierwszy, bojowy rejs i zastopował maszyny w odległości 7 mil od batumskiej redy. Głęboka cisza towarzyszyła spuszczeniu na wodę wszystkich czterech kutrów minowych. „Minerem" dowodził sam Makarow, szybkobieżną „Czesmą" — energiczny i porywczy porucznik Zacarenny, „Synopą" — porucznik Pisariewski, „Nawarinem" — miczman*) Podjapolski. W ciszy ruszyły kutry w kierunku redy. Gdy Makarow ujrzał przed sobą światła tureckiego okrętu, szybko idącego w kierunku „Konstantina", czekającego na powrót kutrów — zrozumiał, że tym razem atak na redę nie udał się. Aby nie zdradzić obecności rosyjskiego okrętu na wodach tureckich — Makarow wydał rozkaz porucznikowi Zacarennemu, dowódcy „Czesmy", zaatakować okręt turecki. Por. Zacarenny natychmiast przystąpił do wykonania rozkazu i wyrzuciwszy za burtę minę skrzydełkową — ruszył do ataku.

Wachtowy oficer tureckiego okrętu bez trudu zauważył zbliżającą się szybko łódź, nie przypuszczał jednak, aby mogła to być łódź rosyjska i ogłosił alarm dopiero w momencie uderzenia miny o podwodną część swego statku.

Zacarenny, podekscytowany pierwszym atakiem, z niecierpliwością wyczekiwał momentu, gdy mina znajdzie się akurat na wysokości kotłów tureckiego parowca. Nie bacząc na silny ostrzał karabinowy — Zacarenny podprowadził minę pod sam środek nieprzyjacielskiego okrętu, zetknął oba końce przewodników elektrycznego zapalnika i... wybuch nie nastąpił!

Okręt turecki chcąc wycofać się z pola walki, dał „całą wstecz", a zaplątana w koło parowca lina holownicza, zaczęła podciągać „Czesmę" do burty okrętu. Znajdując się pod coraz silniejszym ostrzałem — por. Zacarenny zdecydował odrąbać hol i wycofać się. Na okrętach tureckich stojących na redzie ogłoszono tym-



Sposób użycia miny skrzydełkowej Makarowa.

czasem alarm bojowy i Makarow zmuszony został wydać rozkaz powrotu do bazy wyjściowej. Pierwszy atak nie udał się.

Wypadki na batumskiej redzie wpłynęły poważnie na zmianę stosunku Admiralicji do pomysłów Makarowa, a wszyscy, którzy niedoceniali jego zdolności, którzy uważali projekty młodego uczonego za nierealne, otrzymali poważne atuty, potwierdzające ich tezy, że kutry minowe to tylko niebezpieczna i bardzo kosztowna zabawka.

Pierwsze niepowodzenia nie zraziły Makarowa do dalszych prób. Z nowym zapałem i nową energią zabrał się on do pracy. „Dlaczego nie wybuchła mina Zacarennego?" — oto pytanie, które nie dawało spokoju młodemu uczonemu. Zagadka wyjaśniła się dość szybko. Przyczyną niewypału była po prostu zbyt słaba konstrukcja przyrządu detonacyjnego. Naprawiwszy błąd, Makarow ponowił prośby na wykonanie powtórnego ataku przy pomocy kutrów minowych. Pozwolenie takie otrzymał.

Tym razem postanowiono zaatakować flotę turecką, stojącą w ujściu Dunaju, w pobliżu Suliny. Do ataku ruszyło 6 kutrów minowych: cztery kutry, bazujące dotąd na „Konstantinie", oraz dwa kutry z Odessy, nie mające nazw, a oznaczone jedynie numerami 1 i 2. Z chwilą ujrzenia pierwszych tureckich okrętów pancernych, kuter „Czesma" i „Nr 2" ruszyły do ataku. Porucznik Zacarenny, dowódca „Czesmy",

(dokończenie na str. 20)

*) miczman — podporucznik.

Atak kutrów minowych Makarowa na flotę turecką pod Suliną. Na rysunku: kuter por. Rozdżestwieńskiego wysadza w powietrze turecki okręt pancerny przy pomocy miny wytykowej.

Kartki z pamiętnika

J. K. JOSSELIANI

II

J. K. Josseliani, autor zamieszczonych poniżej pamiętników, był podczas ostatniej wojny jednym z najwybitniejszych dowódców radzieckich okrętów podwodnych. W uznaniu jego wielkich zasług, został mu przyznany zaszczytny tytuł Bohatera Związku Radzieckiego. W roku 1944 został on wraz z załogą swego okrętu podwodnego, podobnie jak inny Bohater Związku Radzieckiego — Fisanowicz, wydelegowany do Anglii, dla wzięcia udziału w inwazji na wybrzeża francuskie. Przebywając przez dłuższy czas w Anglii i obserwując z bliska „osławioną" Royal Navy, Josseliani poczynił szereg głębokich spostrzeżeń, odsłaniając istotne oblicze stosunków we flocie angielskiej. Pierwszą część pamiętników zamieściliśmy w num. poprzednim.

Nawet nasza „Malutka" spuszczona na wodę jeszcze przed wojną, wydawała się nowością techniczną w porównaniu z przyjętym przez nas angielskim okrętem podwodnym, który dopiero w 1942 roku spłynął na wodę.

Porównanie to napełniało nas wszystkich dumą z naszej wspaniałej techniki, która została tak wysoko postawiona dzięki wysiłkom partii i Wielkiemu Stalinowi.

Marna jakość przekazanego nam okrętu, wywoływała, rzecz jasna, poważne zaniepokojenie. Przejęliśmy przecież go nie po to, by stać u nabrzeży, lub wychodzić na ćwiczenia. Tym więcej wagi przykładaliśmy do ćwiczeń praktycznych w morzu.

Na okręcie podniesiono już banderę radziecką, ale w pomieszczeniach pracowali jeszcze Anglicy, kończąc przekazywanie mechanizmów. Na pokładzie znajdował się także angielski oficer, ułatwiający nam orientację w zaminowanych „wewnętrznych" wodach Wielkiej Brytanii.

Przed wyjściem w morze zebrałem całą załogę, by zapoznać ją ze stojącymi przed nami zadaniami. Ze zdziwieniem spostrzegłem, że na zbiórkę przyszli także pozostający jeszcze na okręcie Anglicy. Z taką samą pilnością uczęszczali oni na wszystkie następne zbiórki naszej załogi i czynili to z niepojętym uporem.

Po jednej ze zbiórek, zapytałem jednego z angielskich podoficerów, czy zrozumiał chociaż słowo z tego co było mówione na odprawie z załogą. Podoficer szczerze wyznał, że nic nie zrozumiał.

— Dlaczego więc przychodzicie na nasze odprawy — zapytałem go.

— Otrzymaliśmy taki rozkaz, sir — odrzekł zmieszany podoficer.

Wkrótce jednak przekonałem się, że wśród angielskich marynarzy, pozostawionych na okręcie, znajdowali się również i tacy, którzy nieźle mówili i rozumieli po rosyjsku.

Był to jeszcze jeden przejaw „troski" tego samego angielskiego urzędu, którego opiekę odczuliśmy od razu, po wstąpieniu na terytorium Anglii.

Któregoś dnia, kiedy byliśmy zajęci przy porządkach na okręcie, na pokład wbiegł goniec. Dowództwo flotylli podawało do wiadomości, że sojusznicy wylądowali we Francji i drugi front został utworzony.

Wchodzące w skład Międzynarodowej Flotylli okręty podwodne stały obok siebie, toteż mogliśmy obserwować jak przyjmowano tę wyczekiwaną od dawna wiadomość. Na okrętach angielskich odniesiono się do tej wieści chłodno i nawet obojętnie. Na innych okrętach komunikat ten wywołał ogólne ożywienie.

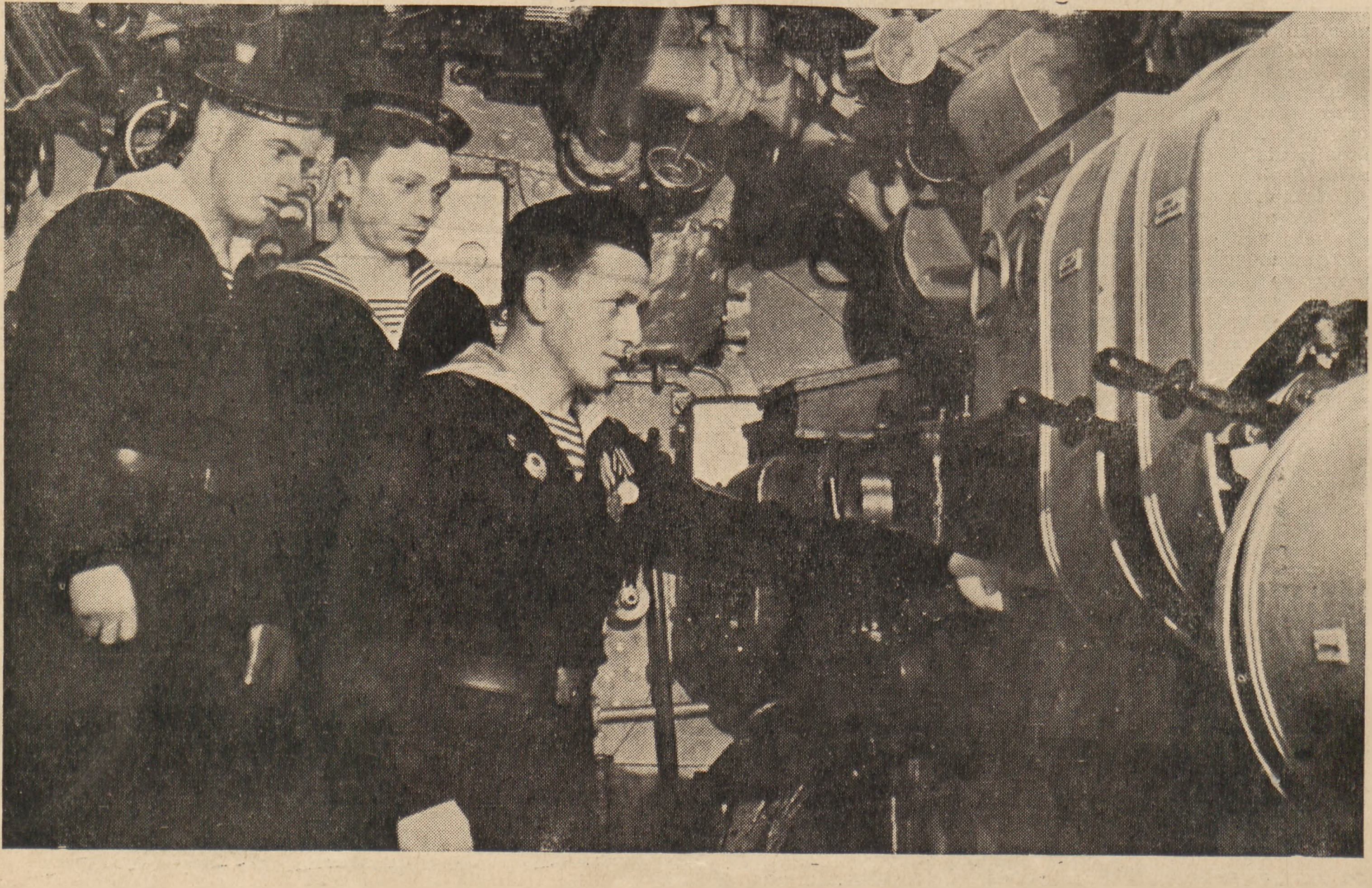
Obserwacje te jednak okazały się o tyle błędne, że jak się później okazało, również i na angielskich okrętach radosna wiadomość o wylądowaniu sojuszników, została gorąco przyjęta, z tym jednak, że radość tę można było zaobserwować nie w oficerskich mesach, lecz w pomieszczeniach marynarskich. Angielscy oficerowie marynarki, pochodzący z arystokracji kierowali się interesami swego środowiska i swojej klasy, która tak radośnie przyjęła swego czasu wysłannika Hitlera, zbrodniczego Hessa.

Na podstawie własnych obserwacji zdawaliśmy sobie doskonale sprawę, że prości obywatele Anglii są naszymi gorącymi zwolennikami i uważają wojnę z Niemcami za wojnę antyfaszystowską, wojnę o wyzwolenie narodów Europy, spod jarzma Hitlera. Zrozumiałe, że surowa dyscyplina nie pozwalała na uzewnętrznienie prawdziwych uczuć, jakie kryły serca angielskich marynarzy.

Korzystając z wolnej chwili poszedłem na drugie pomieszczenie, gdzie właśnie mechanik prowadził zwykłe zajęcia. Przerwawszy wykład, podałem załodze wiadomość o utworzeniu drugiego frontu.

— Nareszcie, ruszyli się — z nieukrywaną ironią rzekł bosman Kostenko, kiedy skończyłem mówić i podałem komendę „spocznij".

Powiedzenie to oddawało nastrój całej załogi, która już dawno przejrzała obłudną politykę odciągania terminu otwarcia drugiego frontu, obiecywanego już od dawna. Wszyscy też wiedzieli, że sojusznicy wylądowali we Francji, nie po to by pomóc nam, ale dlatego, że... obawiali się spóźnić.



Rozmowę przerwał dowódca okrętu francuskiego, który przybył by zaprosić nas na swój okręt. Niebawem gościliśmy już na francuskim okręcie podwodnym. Jego dowódca klął nieprzerwanie, ze swoistym francuskim uniesieniem, angielskie dowództwo. Na okręcie, poza nami, gościli także Holendrzy i Norwegowie z sąsiednich okrętów.

— Dlaczego nie ma żadnego Anglika? — zapytał ktoś, kiedy zasiedliśmy do stołu.

— Nikt z nas nie ma ochoty ich zaprosić — odrzekł Francuz i dodał ironicznie — A zresztą oni nieraz przychodzą i bez zaproszenia...

Pożegnawszy się z gościnnymi Francuzami, udaliśmy się do hotelu „Mayfield", gdzie mieszkaliśmy wraz z oficerami innych okrętów. Spodziewaliśmy się, że zastaniemy tam wielkie ożywienie. Wieść o utworzeniu drugiego frontu powinna była przecież ucieszyć oficerów marynarki. Toteż byliśmy mocno zdziwieni, widząc, że siedzący w restauracji angielscy oficerowie, zupełnie nie zareagowali na sensacyjny komunikat i dalej spokojnie żuli swój tradycyjny befsztyk.

Senną ciszę przerwała nagle tylko następująca scena: siedzący naprzeciw mnie kapelan okrętowy, podstarzały już mężczyzna o twarzy obżartucha i pijaka, udławił się kością. Wypadek kapelana przysłonił wszystkie wydarzenia tego dnia i gdy tylko ktoś z nas próbował wrócić do tematu drugiego frontu, nikt go nie podtrzymywał.

✱

Podczas pobytu w Anglii nieraz przekonaliśmy się, że wszystko to, co jest najcenniejsze w nowych cechach ludzi radzieckich, wywoływało wśród oficerów floty królewskiej zdziwienie i wzgardę.

Nie mogli oni zrozumieć troskliwego stosunku naszych marynarzy do własności państwowej, urządzeń okrętowych i materiałów w jakie zaopatrywano flotyllę.

Przypominam sobie następujący, dość charakterystyczny wypadek. U nabrzeża stało kilka okrętów podwodnych naszej flotylli. Ciężka, tłusta ropa, przelewała się ogromnym wężem do okrętowych zbiorników. Okręt holenderski był już całkowicie napełniony paliwem, kiedy rozległ się nagle ryk syreny, obwieszczając koniec pracy. Pracujący przy zbiornikach robotnicy natychmiast przerwali pracę i opuścili port. Holendrzy puścili gumową rurę i beztrosko wyrzucili jej koniec za burtę. Drogocenne paliwo pociekło do morza. Nas, marynarzy radzieckich, mocno zdziwiła obojętność tych ludzi, przypatrujących się spokojnie, temu dzikiemu marnotrawstwu.

— Towarzyszu komandorze — rzekł do mnie jeden z naszych marynarzy — jak oni tak mogą...

Poleciłem marynarzowi zamknąć zawór, stojącego na nabrzeżu zbiornika. Czynność ta nie wymagała specjalnego wysiłku i zajęła zaledwie kilka minut.

✱

Zbliżał się dzień naszego powrotu do ojczyzny. W oczekiwaniu tej chwili, marynarze i oficerowie z każdym dniem stawali się coraz bardziej niecierpliwi. Ten, kto choć raz opuszczał nasz kraj, wie jakie to męczące uczucie — tęsknota za Ojczyzną. Pobyt w obcych krajach, różne wrażenia i przygody nie mogą jednak odwlec myśli od rodzinnego domu.

W Szkocji, nie spotkałem ani jednego, naszego marynarza, który nie liczyłby z niecierpliwością godzin, jakie dzieliły nas od tej szczęśliwej chwili, kiedy wreszcie nasze okręty wezmą kurs ku ojczystym wybrzeżom.

Na dwa dni przed wyjściem z Dundee, na okrętach podwodnych rozpoczęto sprawdzanie mechanizmów. Wstęp na okręt został wzbroniony dla wszystkich, poza naszymi marynarzami i oficerami.

Te ostrożnościowe zarządzenia spowodowane były nie przerostem podejrzliwości naszego dowództwa, lecz wypadkami, jakie miały miejsce na okręcie. Przy ostatecznym sprawdzaniu okazało się bowiem, że wiele mechanizmów było uszkodzonych i niezdatnych do użytku. Na sąsiednim okręcie, w pomieszczeniu silników elektrycznych znaleźliśmy podłożony przez kogoś klucz, który nawet przy minimalnym kołysaniu musiał spowodować krótkie spięcie.

Gdyby załoga okrętów naszych nie wykazała odpowiedniej czujności, z całą pewnością gdzieś w drodze, nastąpiłaby awaria i okręt znalazłby się w ciężkiej sytuacji.

✱

25 lipca 1944 r. weszliśmy do Larweek — bazy angielskiej floty wojennej na wyspach szkockich.

Stąd właśnie nasze okręty podwodne, miały jeden za drugim, z 24 godzinnymi przerwami, wyruszyć do ojczystych portów. W tym samym dniu, kiedy przybyliśmy do Larweek, jako pierwszy wyszedł w morze okręt komandora Fisanowicza. Wtedy właśnie po raz ostatni widziałem mojego przyjaciela.

Ledwie zdążyliśmy się pożegnać, kiedy zmuszono nas do udania się na bardzo nudny, jak wszystkie oficjalne przyjęcia, lecz obowiązkowy obiad u dowódcy angielskiej bazy morskiej.

Twarz tego dowódcy przypominała typową twarz starego pirata z opowieści Stevensona. Starał się on jednak być bardzo uprzejmym i rozpływał się w komplementach pod adresem radzieckiej floty, jej oficerów i marynarzy. Po obiedzie przeszliśmy do salonu. Szef sztabu bazy był, jak się okazało, Irlandczykiem. Wysoki i kościsty, jak wszyscy typowi Irlandczycy, zaczął opowiadać o wieloletniej walce Irlandczyków z Anglikami.

W pewnej chwili z radio rozległy się tak drogie dla obywatela radzieckiego sygnały stacji moskiewskiej. Nadchodziła godzina podawania „Ostatnich wiadomości" i nie mogłem powstrzymać się od ich wysłuchania.

— ...„Dekret Krajowej Rady Narodowej o utworzeniu Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego" — zabrzmiał mocny głos speakera i z napięciem zaczęliśmy się wsłuchiwać w treść podawanego komunikatu. Ogłaszano akurat skład Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego.

— Nie mogę zrozumieć — gniewnie powiedział dowódca bazy — po co komitet, kiedy jest rząd w Londynie.

— Polską trzeba rządzić z Warszawy, a nie z Londynu — wtrącił się Irlandczyk — trzeba więc było stworzyć taki komitet...

Dowódca bazy spojrzał z nieukrywaną złością na swego szefa sztabu.

Następnego dnia w południe, opuściliśmy Larweek. Nad morzem unosiła się niezwykle gęsta mgła. Po oddaleniu się o sto metrów, wybrzeże stało się zupełnie niewidoczne. Minęliśmy południowy przylądek wyspy Brassay i sygnalista, który właściwie już dawno niczego nie dostrzegał w gęstej jak mleko mgle, zameldował mi z nieukrywanym zadowoleniem, przestrzegając regulaminową formę raportu:

— Towarzyszu komandorze, wybrzeże Szkocji zniknęło!

W głosie sygnalisty tkwiło wyraźnie wzruszenie. Słowa jego, zbliżyły niejako nas do dalekiej, a jakże bliskiej naszemu sercu ojczyzny i skracały drogę, którą miał przejść na wodach północnych mórz, nasz prawie niewypróbowany jeszcze w morzu, okręt.

ZAMIAST EPILOGU

Przez wiele lat nie odwiedzałem rodzinnej Swanetii, lecz nigdy nie przerwałem łączności ze swym mężnym i pracowitym narodem. Podczas wojny otrzymywałem często listy od swych dalekich rodaków. Ze wzruszeniem i głęboką radością odpowiadałem nieraz na ich liczne pytania.

W końcowym okresie wojny robotnicy Swanetii zorganizowali zbiórkę na okręt podwodny i kiedy budowa jego została zakończona, prosili o powierzenie dowództwa nad nim, właśnie mnie. Okręt ten otrzymał nazwę „Radziecka Swanetia" i ja objąłem jego dowództwo. Wkrótce też rodacy moi wyróżnili mnie nowym, wysokim zaszczytem, wybierając mnie na swego delegata do Rady Najwyższej ZSRR.

Dowództwo udzieliło mi urlopu i mogłem znów powrócić na pewien czas do przylepionej u stóp gór osady, w której spędziłem swe dzieciństwo.

Koniec

J. K. JOSSELIANI

K-21 TORPEDUJE

(dokończenie ze str. 11)

Tłumiąc podniecenie, dowódca urywanym głosem wymienił peleng, kazał bosmanowi skręcić jeszcze o parę stopni...

— Ognia — powiedział prędko i w tej samej sekundzie zastępca dał impulsy do pierwszej, drugiej i trzeciej wyrzutni. Zarzmiały jak trwożliwe sygnały samochodowe i od razu odczuto silne szarpnięcia.

Szelest powietrza, które wyleciało w ślad za torpedami, był jedynym nowym dźwiękiem. Płynące w górze okręty huczały bez zmian. Potężne turbiny o sile dziesiątków tysięcy koni obracały ogromne śruby i ich muzyka panowała nad wszystkimi dźwiękami w tej części morza. I nagle wdarły się w nią dwa wyraźne, prawie jednoczesne wybuchy.

— Dwa wybuchy! — zawołał radiotelegrafista.

— Trzeci! — krzyknął zastępca.

— Trzeci nie jest nasz — wtrącił dowódca. — Bomba głębinowa!

I zmienił kurs...

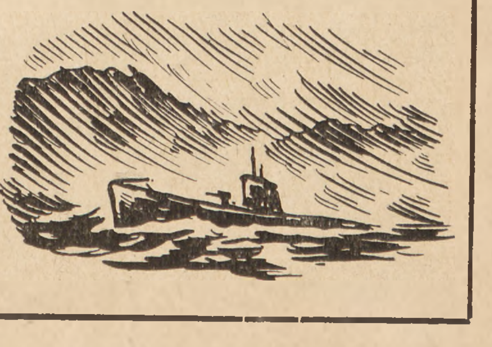
EPILOG WYDARZEŃ

Nie należy przypuszczać, że „K-21" mógł spokojnie odpłynąć po wykonaniu swego zadania. Rozwścieczeni niespodziewanym ciosem Niemcy starali się za wszelką cenę zniszczyć przeciwnika, który znienacka pomieszał im szyki. Wszystkie towarzyszące „Tirpitzowi" niszczyciele poczęły tropić okręt podwodny i obrzucać go bombami głębinowymi, jednakże ataki te były bezowocne. „K-21" uszedł prześladowcom i szczęśliwie powrócił do bazy. Łunin otrzymał w nagrodę za śmiało przeprowadzony atak i storpedowanie „Tirpitza" tytuł Bohatera Związku Radzieckiego, jednakże nie spoczął bynajmniej na laurach i wydatnie zwiększył listę swych sukcesów, zapisując na swym koncie 16 samych statków handlowych, nie licząc innych jednostek.

„Tirpitz" nie poszedł wprawdzie na dno, gdyż olbrzymi zapas pływalności pozwoliłby mu na przetrzymanie nawet dwu dalszych trafień torpedą, jednakże otrzymana nauczka poskutkowała. Przez rok potężny ten pancernik lizał swe rany w głębi Altenfiordu i dopiero we wrześniu 1943 roku odważył się ponownie wyjść na pełne morze na tzw. „zakłamaną operację", w trakcie której ostrzelał osiedle górnicze na Szpicbergu i pospiesznie wrócił zaszyć się z powrotem w swej norze, z której już nigdy potem nie wylazł.

Konwój, który wykonując nieszczęśliwy rozkaz admiralicji — rozproszył się, zdziesiątkowany został przez niemieckie „U-Booty" i lotnictwo. Jedyna większa grupa statków, która w możliwym porządku i szyku dotarła do portu przeznaczenia, zawdzięczała swe ocalenie radzieckim okrętom eskortowym. Jak sobie przypominamy — wyszły one z Morza Białego na spotkanie konwoju natychmiast po otrzymaniu wiadomości o grożącym mu niebezpieczeństwie, i w pełnej poświęcenia akcji zdołały uratować błąkające się koło Nowej Ziemi statki.

JERZY PERTEK



Kącik żeglarski

STATECZNOŚĆ

Niejednokrotnie zastanawialiście się zapewne nad tym, na jakich zasadach budowane są jachty. Ta mała, w zestawieniu z morskimi kolosami jednostka, wąska i stosunkowo długa, pretenduje do współzawodniczenia ze swymi braćmi-olbrzymami w zdobywaniu morskich przestrzeni. Potrafi przejść najgorsze burze morskie, zdobywać olbrzymie fale, wspinając się po ich zboczach, i mimo drobnych kształtów jest zupełnie bezpieczna: nie zgniecie jej fala ani też nie wywróci poryw rozszalałego wichru sztormowego.

Jakie więc cechy posiadać musi jacht morski, by sprostał tym wszystkim zadaniom?

Wymienimy tu tylko zasadnicze cechy a więc: moc, stateczność, „dzielność morska“, czyli tzw. dobre „trzymanie się“ na fali, oraz szybkość i zwrotność.

Rozpatrzmy teraz po kolei, co każda z tych cech oznacza. Pierwszą cechą dobrego jachtu, jak już wspomnieliśmy jest moc. Jacht musi być mocny. Nie jest to łatwe zadanie dla konstruktora i szkutnika, zwłaszcza, gdy weźmiemy pod uwagę nieduże kształty jachtu, a ponadto konieczność jednoczesnego uwzględnienia i innych wymagań żeglarzy. Jacht bowiem musi być oprócz tego zręczny i lekki — jak również pakowny i w miarę możności wygodny.

Na drugim miejscu postawiliśmy stateczność, gdyż ta cecha budzi najwięcej wątpliwości u tych wszystkich, którzy nie zetknęli się bliżej z żeglarstwem.

Statecznością jachtu nazywamy jego dążność do stawiania oporu sile przechylającej go — w tym wypadku fali i wiatrowi.

Skąd więc mają pewność żeglarze, że jacht się nie wywróci?

Spróbujmy przeanalizować to zagadnienie: środek ciężkości bryły wody, wypartej przez zanurzoną część kadłuba jachtu, nazywamy środkiem wyporu i punkt ten zmienia swe położenie w zależności od przechyłów, czyli zmiany kształtów zanurzonej części jachtu. Sile wyporu przeciwstawia się siła ciężkości jachtu, zaczepiona w jego środku ciężkości i ten punkt ma położenie stałe. Równowaga następuje tylko wtedy, gdy obydwa środki: ciężkości i wyporu znajdują się na jednej prostej pionowej.

Przypominamy sobie zapewne z lekcji fizyki trzy określenia odnoszące się do równowagi ciał pływających: obojętna, chwiejna i stała. Pamiętamy też, że równowagę obojętną mamy wówczas, gdy po zmianie położenia, ciało zanurzone w wodzie nie będzie dążyło do zmiany tego położenia. Tak np. będzie zachowywała się kula z jednolitego materiału. Kulę tę możemy zanurzać w wodzie dowolną częścią i w żadnej pozycji nie będzie ona dążyła do zmiany położenia.

Równowagę chwiejną mamy wówczas, gdy środek ciężkości znajduje się ponad środkiem wyporu a kształty ciała zanurzonego nie są kuliste. Wówczas przy przechyle powstaje para sił przewracających ciało.

Równowagę stałą natomiast mamy wtedy, gdy środek ciężkości znajduje się poniżej środka wyporu. W takim wypadku w razie przechyłu powstaje para sił przeciwstawiająca się tym przechyłom i dążąca do wyprostowania. Ciało takie jest już zatem stateczne.

Wynikałoby z tego, że w odniesieniu do jachtu może być mowa tylko o równowadze stałej tzn., gdy środek ciężkości znajduje się poniżej środka wyporu. W rzeczywistości byłby to warunek niezbędny do utrzymania stateczności, gdyby nie fakt, że w miarę przechyłów, środek wyporu bardzo znacznie zmienia swoje położenie we wnętrzu jachtu. Ilustruje nam to rysunek Nr 1. Rozpatrujemy tu dwa wypadki: pierwszy — gdy środek ciężkości (C_1) znajduje się poniżej środka wyporu (W) i drugi: gdy środek ciężkości (C_2) mamy umieszczony nieco powyżej środka wyporu. Jak widzimy z powyższych rysunków (Nr 1 a, b, c, d), wobec specjalnych kształtów całego kadłuba za każdym razem przy zmianie położenia jachtu, punkt „W“ jest środkiem wyporu nowej bryły wodnej i nawet, gdy kadłub osiągnie przechył 90° (maszty na wodzie — rys. 1d) otrzymujemy w obu wypadkach parę sił dążących do wyprostowania jachtu.

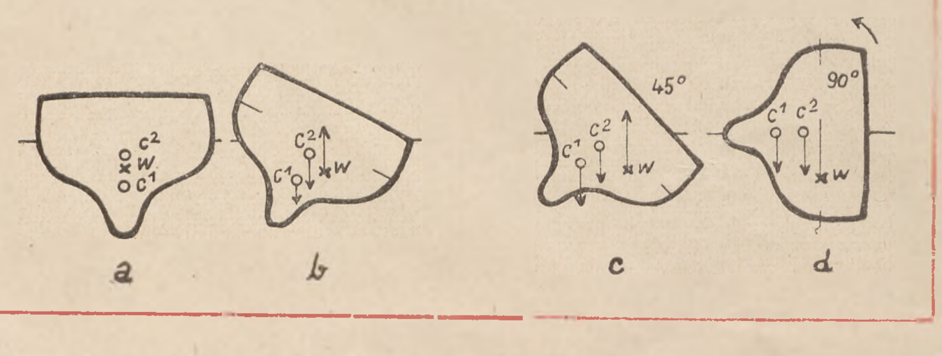
Poza tym rysunek ten przedstawia nam wypadek najmniej korzystny dla stateczności, a mianowicie jacht ze stosunkowo mało opuszczonym kilem.

Jachty o kilach bardziej wydłużonych mają stateczność jeszcze lepszą.

Ponieważ jednak jachty mają na ogół bardzo wysokie żagle, w czasie raptownego porywu wiatru może on przechylić je na wodę. Wypadek taki mógłby mieć bardzo przykre następstwa z uwagi na to, że woda mogłaby dostać się do środka lukami, kokpitem itp., które rzadko bywają szczelne. Wobec tego na jachtach morskich dążymy do stateczności, spowodowanej równowagą stałą — to znaczy umieszczamy środek ciężkości niżej środka wyporu przez dodanie pod kilem balastu tzw. falszkilu z ołowiu lub żelaza.

Zatem znając zasadę, na której żeglarze opierają swe zaufanie do jachtu możecie sie nie obawiać żeglowania nawet przy bardzo pochylonych ku wodzie żaglach, bowiem możecie być pewni, że i w takim położeniu — jacht morski się nie wywróci.

BARBARA THOMA



(Dokończenie ze str. 17)

postanowił zrehabilitować się za porażkę, poniesioną na batumskiej redzie. Niestety, tym razem jeszcze rehabilitacja ta nie udała się. W momencie wykonywania ataku lina holująca minę skrzydełkową wplątała się w śrubę kutra, powodując raptowną stratę szybkości. Pod silnym ogniem baterii tureckich załodze „Czesmy“ udało się jednak bardzo szybko oczyścić śrubę i usunąć defekt. Tymczasem kuter „Nr 2“ pod dowództwem porucznika Rozdżestwieńskiego, idąc pod pełną parą wpadł na redę w sam środek tureckiej eskadry. Nie tracąc ani chwili czasu por. Rozdżestwieński podszedł do najbliższego okrętu pancernego i nie bacząc na silny ogień prawie całej eskadry tureckiej — wysadził okręt przy pomocy miny wytykowej. W chwili wybuchu kuter rosyjski znajdował się w odległości zaledwie kilkunastu metrów od okrętu tureckiego, toteż potężna siła detonacji uszkodziła częściowo atakujący kuter, który jednak zdołał szczęśliwie wycofać się z pola walki i skrył się w ciemnościach nocy.

Pomyślne zakończenie operacji sulińskiej odbiło się głośnym echem w sferach marynarskich, budząc coraz większe zainteresowanie się Admiralicji pomysłami Makarowa. Sukcesy młodego uczonego nie zdołały jednak wymazać z pamięci batumskiej porażki, która w dalszym ciągu ciążyła na autorytecie Makarowa. Toteż wiele czasu musiało upłynąć, zanim zdołał on uzyskać zezwolenie na wykonanie nowego ataku minowego, którego ofiarą miał stać się tym razem turecki okręt pancerny „Assari Szefket“, ostrzeliwujący ogniem swych dział port i miasto Suchum.

Dla przeprowadzenia ataku Makarow wybrał noc z 11 na 12 sierpnia 1877 r. Na pokładzie „Konstantina“ znowu wyruszyły znane już nam dobrze kutry „Synopa“, „Czesma“, „Nawarin“ i „Miner“. Czy jednak noc była zbyt jasna, czy też Turcy stali się bardziej ostrożni — dość, że zbliżające się kutry zauważone zostały już bardzo wcześnie i przywitane huraganowym ogniem dział. Nie zważając na to, kutry zdołały podejść na potrzebną odległość i zaatakować okręt turecki dwoma minami, które wybuchły, powodując silne uszkodzenie okrętu.

Operacja udała się w całej pełni. Szczery uśmiech zadowolenia i dumy widniał na twarzach Makarowa, Zacarennego i Pisariewskiego, gdy otrzymywali za swój trud, odwagę i poświęcenie najwyższe odznaczenia bojowe. Suchumski wypad stał się prawdziwym tryumfem entuzjastów nowej broni, a Makarow, awansowany do stopnia kapitana, postanowił wykorzystać dogodną dla siebie chwilę i prosić o pozwolenie wypróbowania nowego sposobu walki na morzu — torpedy, która w przyszłości miała wywołać całkowity przełom w dotychczasowych metodach i stworzyć nowy typ okrętów wojennych — torpedowców.

Ale o tym — w następnym numerze.

KPT. MAR. F. J. WALICKI

KOLOROWY JĘZYK MARYNARZY

CZY MOŻNA PRZEKRZYCZEĆ MORZE?

Kto chce poprzedzić odpowiedź na powyższe pytanie eksperymentem — niech nad otwartym morzem podczas słabego nawet przyboju i lekkiego wiatru spróbuje powiedzieć jakieś zdanie do osoby oddalonej o kilkanaście metrów. Nawet głośny krzyk w takim wypadku nie pomoże. Podobno w ten sposób można wyrobić sobie głos i nawet — jak twierdzą niektórzy — wykształcić się na mówcę, ale nie zmieni to w niczym faktu, że współuczestnik eksperymentu nadal nie będzie wiedział, o co chodzi.

Czytelnikowi, nie biorącemu udziału w eksperymencie i żądającemu innych dowodów — zwrócimy uwagę na następujące okoliczności. Wiatr jest na morzu zjawiskiem bardzo częstym. Wywołuje on nieodmiennie wtórne zjawisko — falowanie, którego efektem dźwiękowym są szumy i pluski, wzmagające się znacznie gdy fale uderzają o burtę statku lub o brzeg.

W tych warunkach próby porozumienia się, nawet na niewielką odległość przy pomocy głosu, skazane są z góry na zupełne niepowodzenie. A przecież zdarzają się często sytuacje wymagające niezwłocznego porozumienia się między dwoma statkami, między statkiem i lądem, wreszcie przekazania rozkazu ze statku dowódcy, przeprowadzającego jakiś manewr do statków jemu podległych.

Nic więc dziwnego, że od pierwszych dni żeglugi usiłowano rozwiązać ten problem. Oczywiście rozwiązanie mogło być jedno — znak dźwiękowy zastąpić znakiem wzrokowym, czyli inaczej mówiąc przejść na system rozmowy „na migi".

JAK ŻEGLARZE ZACZĘLI ROZMAWIAĆ „NA MIGI"

Ustalenie daty narodzin sygnalizacji wzrokowej jest bardzo trudnym zadaniem. O jej początkach w starożytności nie mamy dokładnych danych. W regulaminie wojskowym Leona VI — władcy Bizancjum z IX w. nowej ery, przewidziane są sygnały flagami, dymem, tarczami, a w nocy pochodniami. W końcu średniowiecza we flocie weneckiej znany był system sygnalizowania różnobarwnymi flagami, podnoszonymi na długich drzewcach, ponieważ w czasie boju maszty na galerach były składane. Pierwsze nowożytne zestawienie sygnałów flagowych na użytek okrętów wojennych pojawiło się w połowie XVII w. Książka sygnałowa z r. 1714 przewidywała już 106 różnych sygnałów nadawanych przy pomocy 12 flag, a w niespełna wiek później ilość tych sygnałów wzrosła do 400.

Flagi, używane do sygnalizacji różnią się układem kolorów. Istnieje jednak jeszcze inna możliwość przesyłania znaków wzrokowych, a mianowicie wykorzystanie kształtów, a nie barw, które na większą odległość zacierają się i zlewają razem. System ten stosowano w niewielkim zakresie już w średniowieczu, sygnalizując przy pomocy różnego ustawienia rej. W końcu XVIII w. wynaleziono semafor tj. maszt z ruchomymi ramionami, których różne ustawienie oznaczało poszczególne litery. Semafor, stosowany początkowo na lądzie — przeniesiony został też do floty, przy czym zamiast masztu i drewnianych ramion, sygnalizował marynarz, trzymając w wyciągniętych rękach chorągiewki i zmieniając ustawienie rąk.

W r. 1803 już po wynalazku semafora pewien marynarz wpadł na pomysł, poświęcenia każdej literze alfabetu jednej flagi. Dawało to z jednej strony ogromną rozmaitość zestawień umownych sygnałów, z drugiej zaś strony pozwalało na układanie wyrazów i budowanie z nich zdań, choć niewątpliwie należy to do żmudnych i powolnych czynności.

W ciągu XIX w. alfabet flagowy ulegał różnym poprawkom. Ostatnio został udoskonalony w r. 1929 z mocą obowiązującą od r. 1934. Wraz z alfabetem udoskonalał się słownik symboli, używanych jako skróty słów i całych zdań. Spis tych symboli nosi nazwę kodu i zajmuje obszerną księgę.

Według obowiązującego obecnie systemu do sygnalizacji używa się 40 flag, z czego 26 — jako litery, 10 — jako cyfry, 3 — jako flagi zastępcze i 1 proporczyk sygnałowy do potwierdzania odbioru.

Pomimo tej ilości flag użyto do ich opracowania tylko pięciu barw: białej, czarnej, czerwonej, żółtej i niebieskiej. Zestawienia kolorów są tak pomyślane, żeby przez kontrastowość rzucały się w oczy z dużej odległości. Różnobarwne pola na flagach ułożone są rozmaicie: w pasy pionowe, poziome, w szachownicę, w koncentryczne prostokąty, po przekątnych itp.

Ciekawie pomyślane są proporczyki zastępcze. Mają one zadanie umożliwić nadawanie każdego sygnału 4 literowego, a więc np. AAAA przy użyciu tylko jednego kompletu flag. Noszą one następujące nazwy: „I zastępczy", „II zastępczy" i „III zastępczy" i zgodnie z tymi nazwami zastępują pierwszą, drugą i trzecią literę czy cyfrę zestawu. W podanym przykładzie zestaw flag będzie zawierał flagę A oraz wszystkie trzy proporczyki zastępcze wg kolejności, gdyż kolejno będą one oznaczać to właśnie pierwsze „A". Dla przykładu zastanówmy się, jak nadać liczbę 1001. Zestaw rozpoczniemy zwyczajnie: „1", „0" na trzecim miejscu umieścimy „II zastępczy" dla powtórzenia drugiej flagi zestawu tj. „0", a wreszcie „I zastępczy" dla powtórzenia pierwszej flagi „1". W ten sposób odbiorca odczyta 1001.

PO CO SĄ FLAGI W EPOCE RADIA?

Sygnalizacja flagami rozwijała się w drugiej połowie XIX wieku, w dobie wielkiego rozwoju żeglugi. Pojawiła się jednak konkurencja w postaci alfabetu kresek i kropek Morse'a, który może być nadawany wzrokowo przy pomocy długich i krótkich błysków lampą. Zastosowanie wynalazku Popowa do żeglugi i szybki rozwój radiotelewizji i radiotelefonii powinien — jakby się zdawało — całkowicie wyprzeć flagi z mórz, jako, że dzięki temu właśnie wynalazkowi człowiek dokonał rzekomo nieosiągalnego czynu i przekrzyczał morze i to na odległość nawet kilkuset mil przy użyciu zupełnie zwykłego natężenia głosu. Jednak flagi pozostały, o czym codziennie przekonywuje nas rzut oka na redę każdego portu. Nie widzimy też co prawda, żeby statek stojący na kotwicy, chcąc przesłać jakąś wiadomość na ląd, podnosił i spuszczał sygnały. O wiele szybciej załatwi to radiotelegrafista. Natomiast każdy statek, zamiast długo wywoływać radiostację portową i prosić o przysłanie pilota, wywiesi po prostu jednoflagowy sygnał „G" (potrzebuję pilota). Z innych często spotykanych sygnałów wymienić można „B" (ładuję materiały wybuchowe i łatwopalne), „A" (odbywam próbę szybkości), „H" (mam pilota na pokładzie). Są to wszystko informacje ważne przez pewien dłuższy lub krótszy przeciąg czasu dla wszystkich statków w pobliżu i dlatego o wiele wygodniej jest podać je do powszechnej wiadomości flagami, niż wystukiwać lub wywoływać przez radio.

Wreszcie najpopularniejszym zastosowaniem flag sygnałowych jest barwna gala flagowa, podczas której wywiesza się litery wg alfabetu, poczynając od dziobu, przeplatane cyframi i proporczykami sygnałowymi, aby wesoły ich łopot uświetniał obchodzoną uroczystość.

Ten wielki, 40-literowy, a czasem i większy zestaw ma bardzo krótkie znaczenie: „Cieszymy się".

SEL

W. STYRYJCZYK

W pierwszej dekadzie naszego stulecia pewien pochopny artylerzysta morski oburzył budowniczych okrętów powiedzeniem: „Cała ich wiedza polega na zastosowaniu odpowiednich ustalonych formuł eksperymentalnych z doświadczeń zdobytych przez marynarzy" i dodał: „Wyznaczcie kaliber artylerii głównej i szybkość wylotową jej pocisku i to wystarczy dla obliczenia odpowiedniego okrętu od stępki do szczytników". Czy miał rację?

Okręt jest kombinatem tak proporcjonalnych, zgranych rozmiarów i zestawów, powiązanych nie tylko pomiędzy sobą, ale nawet z długością fali, przeważającej na macierzystych akwenach, że nie należy uważać tych słów za całkiem rzuconych na wiatr.

Oczywiście, nie znaczy to, że zamawiający okręt ograniczy się do takiego lakonizmu i takiego minimum postulatów przy określaniu zadania budowniczego. Przeciwnie — jest on zazwyczaj wymowny, jeśli już nie gadatliwy.

Z powiązań tych licznych zestawów, o których wspomnieliśmy powyżej, weźmiemy tym razem formułkę, która zorientuje nas co do wagi zapasu bojowego okrętu.

Skoro kaliber artylerii głównej jest wiadomy, tym samym i wybór typu okrętu staje się ograniczony. Jednocześnie skonkretyzowana zostaje ilość dział i ilość strzałów, czyli związane z nią stany ilościowe zapasu bojowego. (Inne rodzaje artylerii okrętowej są powiązane jakościowo i ilościowo z główną, zależnie od przeznaczenia okrętu).

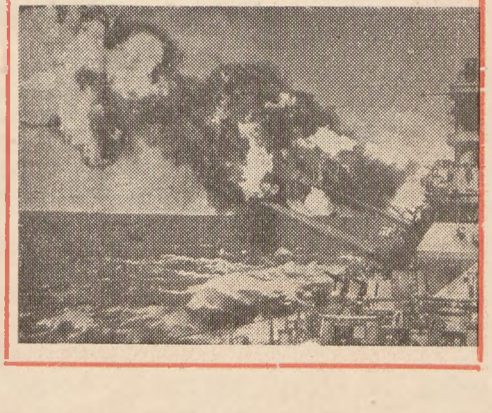
Dla dalszych obliczeń potrzebna jest waga zapasu bojowego. Zatrzymamy się na razie na tym. Budowniczy będzie miał do swojej dyspozycji ściślejsze formułki do obliczeń, nam, marynarzom dla zorientowania się w wadze pocisku działa, wiadomego nam kalibru wystarczy następująca:

dla pocisków lekkich: $P_l = 11 d^3$ kg
dla pocisków ciężkich: $P_c = 16 d^3$ kg
w której d = kaliber w decymetrach.

(Przy niezmiennym kalibrze różnica wag pocisków odmiennego rodzaju jest nieznaczna).

(d. c. n.)

W. STYRYJCZYK



ZJAZD ZJEDNOCZENIOWY LM i PZZ

W dniach 2 i 3 kwietnia b. r. odbywał się w Szczecinie Walny Zjazd Delegatów Ligi Morskiej oraz

ZJAZD ZJEDNOCZENIOWY
LIGI MORSKIEJ I POLSKIEGO ZWIĄZKU ZACHODNIEGO

Obrady Zjazdu rozpoczęły się 2 kwietnia br. w sali Wojewódzkiej Rady Narodowej. Po otwarciu Zjazdu, wyborze Prezydium i przemówieniach powitalnych, referat ideowo-programowy wygłosił gen. br. Mieczysław Wągrowski. Po dyskusji nad referatem, przyjęciu statutu nowej organizacji i sprawozdaniach poszczególnych komisji uchwalono deklarację ideową. W drugim dniu obrad dokonano wyboru członków władz naczelnych Zjednoczonej Organizacji.

Udział w Zjeździe wzięli delegaci Ligi Morskiej i Polskiego Związku Zachodniego, członkowie władz naczelnych obu tych organizacji, przedstawiciele władz państwowych, Wojska i Marynarki Wojennej oraz organizacji politycznych, społecznych, zawodowych, młodzieżowych, naukowych i sportowych.

Obszerne sprawozdanie ze Zjazdu Zjednoczeniowego zostanie zamieszczone w następnym numerze „Morza i Marynarza Polskiego".

JAK POWINNA WYGLĄDAĆ „GAZETKA ŚCIENNA LM?"
NOWY KONKURS LIGI MORSKIEJ

W Konkursie mogą wziąć udział zarówno Koła Młodzieżowe LM (redagując gazetkę zespołowo) jak i członkowie LM (redagując indywidualnie). „Gazetka Ścienna LM" może być redagowana w formie **pisanej** lub **drukowanej**. Treść Gazetki należy ilustrować odpowiednimi **fotografiami oraz rysunkami**.

Redagując gazetkę, należy uwzględnić następujące działy:

1. **popularno-naukowy** (na odcinku gospodarki morskiej),
2. **polityczno-społeczny** (na odcinku gospodarki morskiej),
3. **kronika organizacyjna Koła LM,**
4. **humorystyczny.**

Format „Gazetki Ściennej LM" winien wynosić 60 × 85 cm. Ilość zredagowanych gazetek **dowolna.** Autorzy najlepiej zredagowanych gazetek otrzymają **cenne nagrody.**

Zarząd Główny Ligi Morskiej przeznacza następujące nagrody:

I. — **3 bezpłatne 2-tygodniowe pobyty na Wybrzeżu** (dla zespołu redakcyjnego).

II. — **1 bezpłatny 2-tygodniowy pobyt na Wybrzeżu** (dla indywidualnego redaktora).

III. — **1 kajak 2-osobowy.**

IV. — **10 bezpłatnych prenumerat rocznych „Morze i Marynarz Polski".**

V. — **10 wartościowych książek.**

Termin nadsyłania prac mija z dniem 30 maja br.

Wyniki konkursu ogłoszone zostaną w dniu 29 czerwca br.

KURSY PRZYSPOSOBIENIA MARYNARSKIEGO LM
W ZDUŃSKIEJ WOLI

Jako jeden z pierwszych rozpoczął pracę Kurs Przysposobienia Marynarskiego w Zduńskiej Woli. Uroczystość otwarcia Kursu odbyła się w sali posiedzeń Miejskiej Rady Narodowej. Akcja organizacji Kursów spotkała się z pełnym zrozumieniem i poparciem, ze strony władz miejskich, które udzieliły organizatorom daleko idącej pomocy.

Kierownictwo kursu powierzono wiceprezesowi Obwodu ob. Pacakowi Józefowi. Wykładów z zakresu budownictwa okrętowego, stoczni, oraz wiedzy okrętowej podjął się ob. Brzeski Andrzej, absolwent wydziału mechanicznego Państwowej Szkoły Morskiej.

Podczas siedmiu 2—4 godzinnych wykładów przerobiono większość materiału z zakresu budownictwa okrętowego, oraz część z zakresu wiadomości o sprzęcie i wiadomości ogólnych.

Wykłady cieszą się wielkim zainteresowaniem wśród młodzieży uczęszczającej na kurs.

WEZWANIE DO WSPÓŁZAWODNICTWA

Koło Przysposobienia Marynarskiego Nr 1 w Bydgoszczy, które już przystąpiło do aktywnej działalności, podjęło rezolucję, wzywającą młodzież wszystkich kół Przysposobienia Marynarskiego na terenie całego kraju do zapoczątkowania ogólnego współzawodnictwa w szkoleniu morskim członków tych kół.

Na zasadzie uchwalonej rezolucji postanowiono: **1. Podnieść poziom ideologiczny, 2. Podnieść poziom wiedzy morskiej członków Koła, 3. Wzmocnić dyscyplinę, 4. Założyć koła samopomocy koleżeńskiej, 5. Regularnie uczęszczać na zajęcia, 6. Wydawać gazetkę ścienną, 7. Założyć chór młodzieżowy, 8. Prenumerować czasopisma morskie.**

Jesteśmy pewni, że ta wartościowa i wysoce pożyteczna inicjatywa Koła Nr 1 z Bydgoszczy zostanie entuzjastycznie podjęta przez wszystkich uczestników Kursów Przysposobienia Marynarskiego LM.

UWAGA! KANDYDACI DO SZKOLNICTWA MORSKIEGO!

Z komunikatu Kroniki LM, zamieszczonego w poprzednim numerze „Morza- Marynarza Polskiego", dowiedzieliście się, że podstawowym warunkiem skierowania Was do szkół morskich, jest ukończenie Kursu Przysposobienia Marynarskiego LM. Kursy te organizowane są w miastach wojewódzkich i powiatowych, toteż w związku z tym napłynęło do nas wiele listów z zapytaniami, co robić jeśli w danym miasteczku, lub wsi takich kursów nie ma, a do miast powiatowych jest daleko.

Odpowiadamy, że w akcji szkolenia morskiego wypadki takie zostały także przewidziane i dlatego, aby umożliwić jak najszerszym masom uczestniczenie w kursach, Redakcja „Młodego Żeglarza", pisma wydawanego dla Was, w porozumieniu z Działem Wyszkolenia Zarządu Głównego Ligi Morskiej, organizuje elementarny Kurs Korespondencyjny dla tych spośród Was, którzy z tych czy innych powodów, nie mogą być uczestnikami Kursów Przysposobienia Marynarskiego Ligi Morskiej. Regulamin tego Kursu znajdziecie w numerze 1/2 „Młodego Żeglarza", który możecie kupić w kiosku, lub zaprenumerować, przesyłając przez PKO na konto XI — 5494 — „Młody Żeglarz" zł 300,— na prenumeratę roczną, lub zł 150,— na półroczną. O ile nie stać Was samego na prenumeratę, to zróbcie to wspólnie z kolegami.

Ze względu na charakter elementarnego Kursu Korespondencyjnego, który zawiera materiały, z jakich będziecie pytani na egzaminach, pożądane jest aby wzięli w nim udział również i uczestnicy Kursu Przysposobienia Marynarskiego LM. Dla tych, którzy nie są uczestnikami Kursu Przysposobienia Marynarskiego LM jest to konieczny warunek przyjęcia do Szkół Morskich. Zaświadczenia o udziale w Kursach Przysposobienia Marynarskiego LM lub w elementarnym Kursie Korespondencyjnym, muszą być dołączone do formularza podania, które składacie o przyjęcie.

A więc nie traćcie czasu i zgłaszajcie się na Kursy.

Dokładne informacje o Szkołach Morskich Ministerstwa Żeglugi i o sposobie składania podań znajdziecie w informatorze, który możecie otrzymać w Zarządach Okręgów i Obwodów LM, oraz we wszystkich Komendach „SP".

NA SREBRNYM EKRANIE

TORPEDOWIEC „NIEUGIĘTY"

Na ekranach naszych kin pojawił się niedawno nowy radziecki film morski: Torpedowiec „Nieugięty". Jest to film o życiu i pracy przeciętnego okrętu radzieckiej floty wojennej, film o szarym pracowniku morza.

Okrętów takich w radzieckiej flocie jest wiele. Niektóre zamiast nazwy posiadają po prostu tylko numer rozpoznawczy, inne noszą nazwiska sławnych ludzi, wszystkie zaś powołane są do wykonywania jednego zadania: ochrony morskich granic Związku Radzieckiego.

Słusznie się mówi, że film radziecki uczy, bawi i wychowuje. Torpedowiec „Nieugięty", potwierdza całkowicie prawdziwość tego określenia.

Akcja filmu rozgrywa się na pokładzie torpedowca, w czasie minionej wojny. „Nieugięty", zwykły niszczyciel, spełnia proste codzienne zadania. Dzięki starannej, sumiennie wykonywanej pracy takich właśnie „Nieugiętych" powstaje wielkie zwycięstwo nad wrogiem. Kiedy załoga torpedowca, przywykła do większych szybkości, sarka na 6 węzłów tankowca, otrzymuje w krótkim czasie odpowiedź z ust dowódcy okrętu, kiedy to radzieckie myśliwce gromią hitlerowskie eskadry nad morzem. „My jesteśmy współuczestnikami tego zwycięstwa, nasze myśliwce latają na benzynie, którą ostatnio konwojowaliśmy".

Ciężka i odpowiedzialna jest służba na morzu. Nie ma w niej zadań i rozkazów mniej lub więcej ważnych, wszystkie posiadają jednakową wagę dla wspólnego zwycięstwa. Na każdym posterunku, czy to przy dziale czy na „oku" lub w maszynowni, każdy spełnia swój obowiązek, wkłada swą cegiełkę do wspólnego zwycięstwa.

Wszyscy, którzy mieli możność obejrzenia tego filmu, pamiętają momenty torpedowania „Nieugiętego". Ataki te nie udały się zarówno dzięki czujności obserwatorów, jak i dzięki spostrzegawczości dowódcy okrętu, który na podstawie wniosków wysnutych z własnych obserwacji zastosował trał do walki z torpedami akustycznymi. Ten racjonalizatorski pomysł uratował nie tylko „Nieugiętego", ale podany natychmiast do wiadomości całej floty, uchronił od zatopienia wiele innych jednostek.

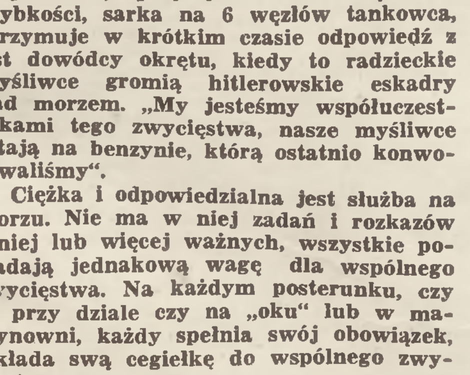
Marynarze radzieccy, to ludzie, którzy potrafią wytrwać na swym posterunku, do końca wypełniając powierzone sobie zadanie.

Tak wypełnił swój obowiązek radiotelegrafista zatopionego torpedowca „126". Mimo zbliżającej się śmierci, wytrwał do chwili otrzymania potwierdzenia odbioru swej depeszy. Również inny członek załogi tegoż okrętu w imię wielkiej sprawy, jakiej służył, nie zawahał się poświęcić swego życia, byle ratować ocalałych od śmierci towarzyszy. Zginął, jak bohater, z wiarą, że spełnił całkowicie swój marynarski obowiązek.

Na zakończenie pragniemy dodać jeszcze kilka słów o oprawie artystycznej. Film posiada wiele pięknych zdjęć morskich, emocjonujących scen walki z nieprzyjacielskimi okrętami podwodnymi i lotnictwem. Gra aktorów, niezwykle realistyczna, szczególnie na pokładzie okrętu, podnosi jeszcze wartość całości, którą reżyserował znany radziecki aktor B. Baboczkin. Film wykonała wytwórnia „Mosfilm" w Moskwie.

EDWARD BARTCZAK

Sport



MISTRZOSTWA SZACHOWE MAR. WOJ.

W Klubie Oficerskim im. Marynarzy „Aurory" odbyły się finały mistrzostw szachowych Marynarki Wojennej na rok 1950. w których wzięło udział 18 zawodników, reprezentantów poszczególnych jednostek Mar. Woj. Po 8-dniowej, zaciętej walce mistrzem szachowym Mar. Woj. na rok 1950 został powtórnie kmdr. ppor Malinowski. Z pozostałych zawodników 2 miejsce zajął młody szachista, por. mar. Heistein, 3 kmdr. ppor. Zaleski, 4 i 5 podzielili się kmdr. Sniegieriow i kpt. mar. Faust.

Na zakończenie rozgrywek finałowych, którym przypatrywało się około 500 osób, odbyło się uroczyste rozdanie nagród pięciu najlepszym szachistom Mar. Woj. Na zdjęciu obok: fragment rozgrywek finałowych.

Odpowiedzi Redakcji

UWAGA KANDYDACI DO SZKÓŁ MORSKICH!

Redakcja nasza otrzymuje codziennie dziesiątki listów ze wszystkich stron kraju z zapytaniami o warunki przyjęcia do szkół morskich. Z uwagi na ograniczoną ilość miejsca na odpowiedzi naszym Czytelnikom — Redakcja nie jest w stanie umieszczać indywidualnych odpowiedzi z radami i informacjami. Chcąc jednak przyjść z pomocą garnącym się do służby na morzu Czytelnikom, Redakcja po nadesłaniu znaczka pocztowego za 5,— zł wysyłać będzie swoim stałym Czytelnikom Informator Państwowego Centrum Wychowania Morskiego. W druku tym znajdziecie wszelkie interesujące Was informacje począwszy od wyszczególnienia wszystkich szkół morskich, szkolących zarówno personel pływający jak i lądowy. Znajdziecie tam również warunki przyjęcia do tych szkół, a w niektórych nawet wypadkach przykłady tematów zadań egzaminacyjnych.

Switała Emil, Poręba k/Zawiercia — W sprawie prenumeraty „Przeglądu Morskiego" należy zwrócić się bezpośrednio do redakcji tego czasopisma pod adresem: Gdynia, ul. Waszyngtona Nr 44. Cena pojedynczego zeszytu wynosi w prenumeracie 250,— zł, półrocznie — 500,— zł, rocznie — 1 000,— zł. Opłatę za prenumeratę należy przekazać na konto Administracji „Przeglądu Morskiego" — Nr konta: Gdynia XI-181 z zaznaczeniem tytułu wpłaty.

Kloryga Ryszard, Tarnów — zapytuje: „Czemu wczasowiczom nie wolno fotografować jednostek bojowych, natomiast w kioskach można kupić pocztówki przedstawiające te jednostki?" — Zakaz fotografowania na terenie portów ma na celu ochronę tajemnicy wojskowej i państwowej. Wczasowicz, który pragnie uwiecznić sobie na pamiątkę sylwetkę np. „Błyskawicy" stojącej przy nabrzeżu, bezwiednie utrwali na błonie jakieś szczegóły mogące stanowić tajemnicę wojskowa lub państwową. Zdjęcie może przypadkowo dostać się w ręce osób wrogich naszemu państwu i może zostać wykorzystane przez wywiad obcego państwa. Pamiętacie zapewne niedawny proces szajki Robinau i na podstawie jak bardzo niewinnych — zdawałoby się — informacji, gromadziła ona materiały szpiegowskie. Pocztówki z sylwetkami interesujących Was jednostek, są rozprowadzane po całym kraju. Są równie ładne — jak zdjęcia, które byście wykonali sami i koszt ich jest doprawdy niewielki. W sprawie otrzymania brakujących Wam numerów naszego miesięcznika z 1949 roku zwróćcie się bezpośrednio do Centralnego Kolportażu w Warszawie, ul. Nowowiejska 31. Przesyłamy wzajemne pozdrowienia.

Chróścicki — Konstancin — Wyjaśnienia skrótów „s/s" i „m/s" podawaliśmy w n-rze 2/1950 w odpowiedzi ob. Zaborskiemu. Skrót „y/s" — Yacht-Ship — umieszczany jest przed nazwą jachtu i charakteryzuje napęd danej jednostki. Miesięcznik „Młody Żeglarz" wydaje obecnie Państwowe Centrum Wychowania Morskiego. Roczna prenumerata tego miesięcznika wynosi na rok 1950 — 300,— zł, które należy wpłacać przez PKO na konto: Gdynia — XI-5494 podając dokładny adres i tytuł wpłaty. Dokładne informacje co do sposobu nabycia numerów dawnego „Żeglarza" oraz nabycia roczników „Młodego Żeglarza" za ubiegły rok, znajdziecie w N-rze 1-2/1950 „Młodego Żeglarza" na str. 26. ORP „Wicher" zatonął we wrześniu 1939 roku w obronie Helu, zbombardowany przez samoloty niemieckie.

Andruszkiewicz Józef — Morąg — W związku z artykułem pt. „W rocznicę wielkiego przełomu" zamieszczonym w N-rze 2/1950 naszego pisma zapytujecie: „czy Moskwa jest rzeczywiście portem pięciu mórz, czy tylko trzech, a jeśli pięciu — to jakich". Wyjaśniamy, że Moskwa ma rzeczywiście połączenia przez rzeki i kanały z pięcioma morzami, a mianowicie: Czarnym, Azowskim, Białym, Bałtyckim i Oceanem Lodowatym.

Krzyżewski Jakub, wieś Podoś-Stary i Rzoska Franciszek — Tczew — Numery wysłaliśmy, jednak w przyszłości prosimy o nienadsyłanie pieniędzy na adres redakcji, a w sprawie prenumeraty jak i uzupełnienia roczników prosimy zwracać się do Centralnego Kolportażu w Warszawie. Roczna prenumerata naszego miesięcznika wynosi 300,— zł. Pieniądze należy wpłacać na konto PKO — Warszawa I-8000.

Osypowicz Jerzy — Siedlce — piszecie: „Zaraz w pierwszym wierszu artykułu „Indyjski rejs „Generała Waltera" dowiadujemy się, że „Dobry statek to jeszcze nie wszystko. Załoga, ludzie, którzy nim kierują — oto serce, oczy i uszy okrętu". Czyżby autor nie widział różnicy między statkiem a okrętem?" — W związku z tym, pozwólcie że w odpowiedzi zapytamy Waszymi słowami: — czyż nie spostrzegliście, że autor użył tu wyrażenia „okręt", aby uniknąć powtarzania słowa „statek", z braku innego synonimu? Poza tym te dwa wstępne zdania są luźno rzucone i odnoszą się po prostu do jednostek pływających: i wojennych i handlowych.

Klanowski Czesław — Kutno — Siemenow Tianszanskij Piotr (1827—1914) był wybitnym geografem i podróżnikiem rosyjskim. W latach 1856—1858 zbadał góry Tian-Szan, Ałtajskie i Ala-Tan w Azji Środkowej, w 1888 r. wybrzeża Morza Kaspijskiego i Turkiestan. Z prac jego na uwagę zasługują: tłumaczenie geografii Azji K. Rittera oraz pięciotomowy geograficzny słownik rosyjski. Stratygrafia jest to nauka pomocnicza geologii historycznej, polegająca na określaniu wieku poszczególnych warstw na podstawie znalezionych w niej skamieniałości.

OSIEMNAŚCIE

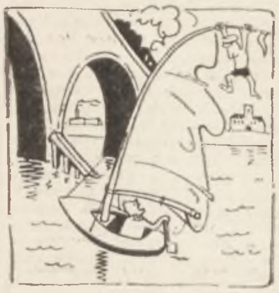
...lat temu A. G. Uszakow, znany radziecki badacz polarny, zakończył wraz ze swą ekspedycją dwuletnie badania zupełnie wówczas jeszcze nieznanej Ziemi Północnej.

W czasie tej wyprawy dokonano dokładnych pomiarów wszystkich wysp wchodzących w skład archipelagu, ciągnącego się od 78°—82° szer. geogr. płn. i od 90° do 105° dł. geogr. wsch. Zbadano też głębokość morza, jego zasolenie, florę i faunę morską, oraz warunki atmosferyczne. Wypuszczony z jednej z wysp specjalny balon-sonda osiągnął wysokość 41,04 km, przynosząc wiele cennych, dokładnych danych.

Czterej uczestnicy ekspedycji przemierzyli pieszo wzdłuż i wszerz wyspę Oktiabrskaja Rewolucja i inne, obliczając dokładną powierzchnię archipelagu, która wynosi 37 tys. km².

W roku 1932 do brzegów Ziemi Północnej przybyły trzy statki: lodołamacz „Sibiriakow" i transportowce „Rusanow" i „Tajmyr", które zabrały ze sobą ekspedycję.

RYSUNEK BEZ PODPISU



„PASAŻEROWIE NA GAPĘ"

Nie tak dawno rozeszła się wiadomość o schwytaniu w Szczecinie oryginalnego płaza, przemykającego się wśród kamieni na Wyspie Okrętowej portu szczecińskiego. Jak się okazało zwierzątkiem tym był kameleon, który prawdopodobnie gdzieś w północnej Afryce dostał się na statek i całą podróż przesiedział w ukryciu, a na ląd uciekł dopiero w Szczecinie.

Kameleon ten jest jednym z owych pasażerów „na gapę", którzy przylgnąwszy do worków z żywnością lub też ukrywając się w ładowni przebywają setki kilometrów.

Znana u nas moczarka kanadyjska została przywieziona statkami z Ameryki do wód europejskich. Glony, wodorosty i różnego rodzaju skorupiaki przyczepiają się do dna statku, który przebywa nieraz tysiące mil morskich. W ten sposób kadłub po długim rejsie oblepiony jest amatorami bezpłatnej podróży. Różnorodny światek tych drobnych żyjątek wpływa ujemnie na szybkość statku, a nawet niszczy żelazne pokrycie kadłuba. Każdy statek musi po pewnym okresie pływania przejść na doku stoczni generalne czyszczenie części podwodnej.

Niedawno jeden z malarzy stoczniowych w Gdańsku, Ob. Figielski wynalazł specjalną farbę do malowania kadłubów statków, która przewyższa znacznie wszystkie znane farby zagraniczne. Dzięki trującym składnikom tej farby, kadłub statku chroniony jest przed niepożądanymi gośćmi.

W rzekach polskich pojawił się jeszcze przed laty egzotyczny gatunek skorupiaka — krab wełnistokręgi, którego ojczyzną jest Azja Wschodnia. W jaki sposób powolny krab zdołał przebyć tak wielką odległość? Najprawdopodobniej jeden ze statków czerpiących wodę balastową w którymś ze wschodnich portów wtłoczył do wnętrza maleńkie larwy kraba. Po przybyciu do jednego z portów europejskich wypompowano wodę, a z nią larwy kraba uzyskały wolność, znajdując dogodne warunki bytu. Kraby te wędrują wzdłuż brzegu morskiego wchodząc często do ujścia rzek.

Codziennie na liniach żeglugowych świata miliony pasażerów „na gapę" odbywają dalekie podróże, przenosząc się z miejsca na miejsce.

Zdjęcie zamieszczone na wstępie artykułu przedstawia wydobyty na powierzchnię wrak jachtu oblepiony milionami muszelek i najprzeróżniejszych żyjątek.

Z. KOSYCARZ

NIEBEZPIECZNY UŚCISK

Nawet ta mała na pozór ośmiornica wyłowiona u wybrzeży Wysp Południowych mogłaby być groźna, gdyby jej macki w „gorącym uścisku" owinęły się dokoła szyi człowieka.

GDYBY RYBY...

...miały głos z pewnością dowiedzielibyśmy się o wielu ich kłopotach, m. in. wynikłych ostatnio na skutek stosowania przez rybaków specjalnej echosondy, pozwalającej na wykrycie ławic rybnych ciągnących w podmorskich głębinach. Nowoczesne echosondy przeznaczone są specjalnie do użycia w połowach na głębokości do 700 metrów. Podają one na wykresie mapę warunków podwodnych, wskazują profil i rodzaj dna, zarośla, położenie ławic, ich rozmiar oraz głębokość, na której się znajdują. Wytrawni fachowcy potrafią z echogramu odczytać nawet... gatunek ryby przepływającej w morskiej głębinie.

Jak wykazały ostatnio doświadczenia poprowadzone przy współpracy załogi naszego statku badawczego „Michał Siedlecki" echosonda w połączeniu z włókiem pelagicznym stanowi zespół zapewniający doskonałe wyniki połowów, co do pewnego stopnia tłumaczy zakłopotanie w rybich sferach, które prawdopodobnie nie podzielają ludzkiej radości z powodu technicznych udoskonaleń stosowanych w rybołówstwie.

ŚLEDZIE POD PRASĄ

Przedsiębiorstwa przemysłu rybnego na terenach Wołgi i Morza Kaspijskiego wyposażone są w coraz to nowy sprzęt i mechanizmy, zastępujące pracę rąk wielu ludzi.

Potężne dźwigi elektryczne i pompy pracują przy wyładunku ryby ze statków. Mechanizmy te uzupełnia system sieciowych transporterów, używanych do mycia i sortowania ryb bezpośrednio na tratwach zakładów przemysłu rybnego. W zakładach tych zainstalowano również specjalne prasy elektryczne do ściskania ryb, ułożonych w beczkach. Podczas połowów wiosennych czynnych będzie 60 takich pras elektrycznych.

ROZWIĄZANIE KONKURSU Z. B. G.

Jak z pewnością wszyscy Czytelnicy przypominają sobie, w N-rze 1/50 ZBG zamieściliśmy konkurs p.n. „Konia z rzędem!" Uczestnicy konkursu mieli odpowiedzieć na pytanie, co przedstawia zamieszczony swego czasu w jednym z dzienników bałtyckich, a reprodukowany przez nas rysunek.

Redakcja otrzymała ogółem 008127 odpowiedzi z czego do rozpatrzenia zakwalifikowano 8127. Komisja konkursowa miała bardzo trudne zadanie, a to głównie ze względu na wielką różnorodność odpowiedzi, z których wiele brzmiało dość oryginalnie jak np.: 1) wybuch wulkanu, 2) połamana dorożka, 3) ośmiornica w stanie kataleptycznym, 4) paszcza wieloryba, 5) gorączkowe majaczenie itd. itd. Po długim namyśle Komisja Konkursowa, zdecydowała się uznać za najlepszą odpowiedź ob. Ćwiękały z Krakowa i nagrodzić ją książką pt. „Opowieści Morskie" — Stanisława Salińskiego.

Nagrodę książkową postanowiono przyznać wobec chwilowego braku w redakcyjnych archiwach tzw. „Konia z rzędem".

Nagrodzona odpowiedź brzmi: „Rysunek powyższy przedstawia smutne następstwa nieznajomości tematu opracowywanego przez rysownika, czyli straszne skutki nie czytania prasy morskiej, a w szczególności „Morza i Marynarza Polskiego".

GĄBKI

...które często używamy przy myciu się należą, jak wiadomo, do świata zwierzęcego. Żyją one w morzach i oceanach i karmią się mikroskopijnymi żyjątkami. Oczywiście gąbki sprzedawane w składach aptecznych są uprzednio odpowiednio spreparowane. Gąbki posiadają w wysokim stopniu zdolność regeneracji czyli odtwarzania zniszczonych części tkanek. Możemy żywą gąbkę rozetrzeć, przecisnąć przez płótno, a powstałe w ten sposób cząsteczki, zachowują zdolność do życia. Pojedyncze komórki pozostają żywe mimo takiego ich „zmaltretowania" i łączą się następnie w zespół, a w sprzyjających warunkach przekształcają się ponownie w gąbkę.

Odpowiedzi Red. Z. B. G.

Jerzy Grzywacz Łódź. Redakcja Z.B.G. bardzo chętnie widzi współpracę wszystkich swoich Czytelników.

Jan B. C. Kalisz. Prosimy o kilka próbek.

Jolba Szczecinek Rysunki muszą być wykonane czarnym tuszem na białym papierze

Ryszard Kula Szczecinek. Być może, że dowcipy o teściowej stają się dla Was aktualne, tym nie mniej są one słabe, a poza tym nie możemy zrozumieć co teściowa ma wspólnego z morzem. Dziękujemy za pozdrowienia i życzymy pomyślności na tzw. nowej drodze życia

Zaleski Henryk Olsztyn. Wasz kawał to typowy „kawał z brodą". Prosimy o coś ale już bez brody.

Sport.

Pingpongowa sensacja

Jznowuż, już po raz drugi w tym sezonie mieszkańcy Wybrzeża mieli możność uczestniczenia w rzadkiej i emocjonującej imprezie sportowej, jaką był mecz ping-pongowy rozegrany pomiędzy drugimi reprezentacjami Klubu Oficerskiego Mar. Woj. i Redakcji „Morza -Marynarza Polskiego". To, od dawna nieoczekiwane spotkanie wywołało zrozumiałe poruszenie wśród publiczności, która już od wczesnego ranka tłumnie gromadziła się przed głównym wejściem do Redakcji (patrz zdjęcie u góry). Jedynie zimnej krwi straży porządkowej oraz późnym godzinom popołudniowym należy zawdzięczać, że do sali rozgrywek nie dostał się nikt z publiczności. Przybyłych zawodników entuzjastycznie powitał miejscowy chór świetlicowy, który odśpiewał ostatnią pieśń przed zakończeniem swej próby, po czym reprezentacja Klubu wylosowała boisko, rozpoczynając grę z wiatrem. Drużyna Redakcji zajmuje pozycję od strony fortepianu. Pierwsze gry toczą się w atmosferze serdecznej przyjaźni, w duchu wzajemnych ustępstw i obopólnego zrozumienia. Zawodnicy starają się nie przeszkadzać sobie nawzajem i piłka raz przebita na pole przeciwnika zostaje tam, aż do następnego serwu.

Po dłuższym „żyłowaniu" gra zaostrza się i jesteśmy świadkami niespodziewanych tricków i wybiegów. Zawodnicy dążąc do osiągnięcia psychicznego załamania się przeciwników wyprowadzają się wzajemnie z równowagi posyłając piłki tzw. „kręcone". Na skutek tego krętackie piłki przeznaczone na aut zatrzymują się w siatce i odwrotnie.

Przebieg gry był na ogół spokojny, tak spokojny, że tylko potężna siła woli sędziego nie pozwoliła mu usnąć w czasie dwugodzinnych rozgrywek, które zakończyły się w terminie, bezapelacyjnym i przytłaczającym zwycięstwem Redakcji w stosunku 6 : 3 (bez przerwy).

Charakteryzując ogólny przebieg zawodów warto podkreślić wysoce sportowe zachowanie się zawodników, którzy nie tylko nie krytykowali głośno sędziego, ale nawet niejednokrotnie przychodzili z konkretną pomocą podpowiadając mu faktyczny stosunek punktów. Godnym podkreślenia również jest fakt, iż w powyższych zawodach Redakcja „M.M.P." (Oddział Wybrzeże) wzięła masowy udział wystawiając 100 proc. swego personelu z czego 33,333 proc. przypadło na kobiety, które w liczbie jednej okazały się bezkonkurencyjne w konkurencjach męskich, wygrywając wszystkie gry i zdobywając dla barw redakcji 3 cenne punkty. Zwycięstwo reprezentantki redakcji nad znanymi ping-pongistami klubu — por. K., kpt. F. i por K. stało się największą sensacją sportową Wybrzeża od czasów kiedy Redaktor Naczelny ZBG nauczył się jeździć na rowerze.

(bis)

Warunki prenumeraty wraz z przesyłką pocztową: roczna — 300 zł., półroczna — 160 zł., kwartalna — 85 zł. — Adres Administracji: Centralny Kolportaż, Warszawa, ul. Nowowiejska 31. Konto PKO - Warszawa I-8000. — Fotografie: W.A.F., S.I.B., J. Uklejewski, K. Komorowski, F. Staszewski. — Druk i klisze wykonano w Drukarni „WPW" w Gdyni. Rękopisów niezamówionych Redakcja nie zwraca. W-1-10094